ATConf/7-WP/213
17/11/26

المؤتمر العالمي للنقل الجوي

الاجتماع السابع

مونتريال، من ١٦ إلى ٢٠٢٦/١١/٢٠

البند رقم 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

مشروع التقرير

البند رقم 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

٢-١-١ الوثائق

٢-١-٢-١ تناولت الأمانة العامة في ورقة العمل WP/3 التحديات القائمة لتأمين الاستثمارات الكافية لتطوير البنية الأساسية للطيران وتحديثها من أجل تلبية الاحتياجات الحالية والمقبلة. وشددت الورقة على الأهمية الاستراتيجية لإدراج تخطيط البنية الأساسية للطيران في الأطر الوطنية للتنمية والاستثمار دعماً للنمو الاقتصادي والربط الجوي والتنمية المستدامة. وبحثت أيضاً منهجيات التمويل التي تعزز آليات التمويل التقليدية وتوسّع في الوقت نفسه إمكانية الحصول على مصادر تمويل متنوعة. وأبرزت كذلك دور الإيكاو في مساعدة الدول على تعزيز تمويل البنية الأساسية للطيران من خلال توفير السياسات والإرشادات والأدوات وبناء القدرات. ودُعي المؤتمر إلى النظر في مجموعة شاملة من الإجراءات التي تتخذها الإيكاو والدول لمعالجة مسألة التمويل اللازم للبنية الأساسية للطيران عن طريق الجمع بين الأطر السليمة المكونة من السياسات العامة وتدابير التنفيذ العملية من أجل تعزيز اتساق السياسات وتحسين التنسيق وتهيئة المناخ الاستثماري المستقر والاستفادة من آليات التمويل المبتكرة.

٢-١-٢-٢ وسلّطت ورقة العمل WP/99، المقدمة من الجمهورية الدومينيكية، الضوء على دور الطيران المدني بوصفه محركاً استراتيجياً للتنمية الاقتصادية والقدرة على الصمود في الدول الجزرية الصغيرة النامية (SIDS)، استناداً إلى تجربة البلد في إصلاح قطاع الطيران. وأوضحت الورقة أن الطيران المدني يمكن أن يسهم إسهاماً كبيراً في التنمية الاقتصادية عندما تُدار الجوانب المتعلقة بالتنظيم والسلامة والربط الجوي والبنية الأساسية ورأس المال البشري والاستثمار على نحو منسق مع ضمان الاستمرارية المؤسسية. واقترحت نموذجاً للتخطيط قابلاً للتكييف يتألف من خمس مراحل تشمل التشخيص وتحديد الأولويات والإدراج والتمويل والتنفيذ والتقييم، وتدعمه مؤشرات قابلة للقياس. ودُعي المؤتمر إلى الإقرار بأهمية إدراج الطيران المدني في خطط التنمية والاستثمار الوطنية وتشجيع الدول الجزرية الصغيرة النامية على اعتماد أطر منسقة لتخطيط الطيران والطلب إلى الإيكاو تقديم إرشادات عملية تشمل منهجيات التشخيص وخيارات التمويل ومؤشرات الأداء لدعم التنفيذ.

٢-١-٢-٣ وأبرزت ورقة العمل WP/162 Revision No. 1، المقدمة من الجمهورية الدومينيكية والمؤيدة من ١٨ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)، تجربة البلد في إدراج سياسات النقل الجوي والسياحة والبنية الأساسية لتعزيز النمو الاقتصادي والربط الدولي. وعرضت الورقة تدابير رئيسية، منها إنشاء مجلس وزاري للسياحة لتنسيق عمل الجهات المعنية في القطاعين العام والخاص وتحديث الإطار القانوني والتنظيمي وتحرير الخدمات الجوية والاستثمار المستمر في البنية الأساسية للمطارات. وعرضت أيضاً مشاريع كبرى لزيادة الطاقة الاستيعابية للمطارات، مع الإشارة إلى التحديات المتعلقة بتنسيق رسوم المطارات وسياسات الحوافز في ظل ترتيبات مختلفة للملكية والامتياز. ودُعي المؤتمر إلى الإقرار بتجربة الجمهورية الدومينيكية والتأكيد على أهمية إدراج الطيران المدني في استراتيجيات التنمية الاقتصادية الوطنية وتشجيع التنسيق بين الهيئات والشراكات بين القطاعين العام والخاص لتعزيز الربط الجوي والبنية الأساسية للمطارات.

٢-١-٢-٤ واقتُرح في ورقة العمل WP/52، المقدمة من إثيوبيا نيابة عن ٥٤ دولة عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)، وضع خطة عالمية لتنمية النقل الجوي (GATDP)، تدعمها خطط إقليمية لتنمية النقل الجوي وإرشادات مشتركة للتخطيط الوطني، من أجل معالجة تشتت المنهجيات المتبعة في تحديد الأولويات الاقتصادية والإنمائية للطيران. وشددت الورقة على أهمية المواءمة بين الربط الجوي والتنمية الاقتصادية وتمويل البنية الأساسية ورأس المال البشري ودعم التنفيذ في

إطار التخطيط المتسق القائم على النتائج، بالاستناد إلى مسارات التنفيذ المصممة وفقاً للظروف الإقليمية والوطنية. ودُعي المؤتمر إلى الطلب من الإيكاو وضع هذه الخطة العالمية والتعاون مع المنظمات الإقليمية لإعداد الخطط الإقليمية وتجريبها وتوفير الإرشادات ونماذج التخطيط ومؤشرات الأداء المشتركة لدعم التنفيذ على الصعيدين الوطني والإقليمي.

٢-١-١-٥ وبحثت ورقة العمل WP/93، المقدمة من عُمان، الدور التحويلي للطيران بوصفه عاملاً تمكينياً ومحركاً اقتصادياً يدعم التنوع والنمو المستدام. واستعرضت الورقة، بالاستناد إلى تجربة عُمان، كيف يساعد إدراج الطيران في أطر التخطيط والاستثمار الوطنية على تعظيم العوائد الاقتصادية من خلال دعم السياحة والخدمات اللوجستية وتحفيز الاستثمار الخاص. واقترحت إطاراً تحليلياً يبرز العلاقة بين الربط الجوي والنمو الاقتصادي ويقدم للدول الأعضاء دروساً قابلة للتطبيق. ودُعي المؤتمر إلى حث الدول على إدراج الطيران في خطط التنمية والاستثمار الوطنية وتشجيع الإيكاو على تقديم الإرشادات وبناء القدرات وتعزيز التخطيط القائم على البيانات ومؤشرات الربط الجوي ودعم نماذج تمويل البنية الأساسية المستدامة والمرنة، بما فيها الشراكات بين القطاعين العام والخاص، وتيسير تبادل أفضل الممارسات بشأن إسهام الطيران في التنمية الاقتصادية.

٢-١-١-٦ وأبرزت ورقة العمل WP/116، المقدمة من المملكة العربية السعودية، أهمية تعزيز قدرة الدول على إعداد استراتيجيات وطنية شاملة للطيران المدني تتماشى مع أولويات التنمية الوطنية والخطة الاستراتيجية للإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠. وأشارت الورقة إلى أن الاختلافات في القدرات المؤسسية والخبرات الفنية وموارد التخطيط الاستراتيجي قد تعوق قدرة الدول على تنسيق الاستثمار في البنية الأساسية والربط الجوي والتنظيم وتنمية رأس المال البشري. واقترحت أن تقيّم الإيكاو جدوى إنشاء إطار عام لدعم الاستراتيجيات الوطنية للطيران (NASSF)، يستند إلى آليات الإيكاو القائمة ويوفر منهجية تخطيط قابلة للتكييف ومساعدة من الخبراء بحسب الاحتياجات والإرشادات بشأن التنفيذ. ودُعي المؤتمر إلى الإقرار بأهمية الاستراتيجيات الوطنية للطيران ودعوة الإيكاو إلى تقييم جدوى الإطار العام المقترح وتشجيع الدول الأعضاء على عرض تجاربها وخبراتها وممارساتها الجيدة طوعاً للمساعدة في عملية إعداده.

٢-١-١-٧ وسلّطت ورقة العمل WP/111، المقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI) والإمارات العربية المتحدة، الضوء على التحديات المالية الهيكلية التي تواجهها المطارات الصغيرة والإقليمية، التي توفر ربطاً جوياً أساسياً وتسهم في التنمية الاقتصادية والتجارة والسياحة والاندماج الاجتماعي، ولا سيما في أقل البلدان نمواً (LDCs) والبلدان النامية غير الساحلية (LLDCs) والدول الجزرية الصغيرة النامية (SIDS). وشددت الورقة على الحاجة إلى أطر مؤسسية وقانونية وتنظيمية مواتية ومناخ استثماري مستقر ويمكن التنبؤ به وإدراج البنية الأساسية للمطارات في خطط التنمية والاستثمار الوطنية وتنويع منهجيات التمويل، بما فيها مشاركة القطاع الخاص والتمويل المختلط وشبكات المطارات. ودُعي المؤتمر إلى الإقرار بأن المطارات الصغيرة والإقليمية أصول استراتيجية وتشجيع الدول على إدراجها في خطط التنمية والاستثمار الوطنية ووضع أطر مواتية للاستثمار وتعزيز منهجيات التمويل المتنوعة للحفاظ على الربط الجوي الأساسي.

٢-١-٢ المناقشة

٢-١-٢-١ أقرّ المؤتمر بالدور الاستراتيجي للطيران المدني في دعم النمو الاقتصادي والتجارة والسياحة والربط الجوي والتنمية المستدامة. واعتُبر إدراج الطيران المدني في خطط التنمية والاستثمار الوطنية أمراً أساسياً لضمان أن تُحظى أولويات الطيران بالاعتبار المناسب في سياق التخطيط الاقتصادي الوطني الأوسع نطاقاً وتخطيط البنية الأساسية، فضلاً عن ضمان مواصلة تطوير قطاع الطيران. وشدّدَ المؤتمر على ضرورة تعزيز التنسيق بين هيئات الطيران المدني والوزارات الحكومية المعنية والمؤسسات المالية والجهات المعنية في القطاع، بهدف تعزيز اتساق السياسات وتحسين تخطيط الاستثمارات وتعظيم الفوائد الاجتماعية والاقتصادية المتأتية من الطيران.

٢-١-٢-٢ وعرضت عدة دول تجاربها الوطنية في إدراج الطيران المدني في استراتيجيات التنمية الاقتصادية الأوسع نطاقاً، مبيّنةً فوائد تنسيق السياسات المتعلقة بالنقل الجوي والسياحة وتطوير البنية الأساسية والاستثمار. وشدّدت هذه الدول على أهمية وضع استراتيجيات وطنية شاملة للطيران، تستند إلى تقييمات قائمة على الأدلة وأولويات واضحة ومؤشرات أداء ملائمة. وأعربت في هذا الصدد عن تأييدها لأن تُقدّم الإيكاو إرشادات عملية لمساعدة الدول على وضع استراتيجياتها الوطنية للطيران وتنفيذها، مع ضمان ما يلزم من المرونة لمراعاة التباين على مستوى الأولويات الوطنية والقدرات المؤسسية والموارد.

ونظر المؤتمر أيضاً في مقترح وضع خطة عالمية لتنمية النقل الجوي (GATDP) وإطار استراتيجي وطني للطيران(NASSF) ، تدعمهما خطط إقليمية وإرشادات للتخطيط الوطني، من أجل تشجيع اتباع نهج أكثر تنسيقاً لتنمية الطيران. وحظيت هذه المقترحات بتأييد واسع النطاق، باعتبارها من الوسائل الممكنة لتعزيز التنسيق وتقوية أنشطة التخطيط الوطني في مجال لطيران. وأبدت بعض الدول شواغل بشأن ما قد يترتب على ذلك من احتياجات إلى الموارد، واحتمال حدوث ازدواجية مع مبادرات الإيكاو الحالية، ومدى ملاءمة اعتماد إطار عالمي موحد في ظل اختلاف الظروف الوطنية وطبيعة تنمية النقل الجوي من حيث تحكم قوى السوق فيها. كما جرى التشديد على أهمية أن تظل أي أطر من هذا القبيل ذات طابع طوعي وأن تتسم بالمرونة والاتساق مع الأولويات الوطنية.

٢-١-٢-٣ وسُلِّط الضوء كذلك على أهمية إنشاء أطر مؤسسية وقانونية وتنظيمية تمكينية لتيسير الاستثمار المستدام في البنية الأساسية للطيران. وأيدت عدة دول وجهات معنية أخرى في القطاع اتباع نُهُج تمويل متنوعة لمعالجة التحديات المالية الهيكلية التي تواجهها المطارات الصغيرة والإقليمية التي توفر الربط الجوي الأساسي وتسهم في التنمية الاقتصادية والشمول الاجتماعي، لا سيما في أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية. وكان هناك تشديد على أهمية اعتماد نماذج مرنة لإدارة المطارات تتكيف مع الظروف الوطنية، إلى جانب ضرورة الاعتراف بهذه المطارات باعتبارها أصولاً استراتيجية للبنية الأساسية والنظر في دورها ضمن التخطيط الوطني للتنمية والاستثمار.

٢-١-٢-٤ وفيما يتعلق بتمويل البنية الأساسية للطيران، أكد المؤتمر على أهمية تعبئة ما يكفي من الاستثمارات، مع ضمان أن تظل الرسوم متناسبة مع التكاليف وشفافة وغير تمييزية، على نحو يتسق مع سياسات الإيكاو المعمول بها بشأن الرسوم والمادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو. وسُلِّط الضوء أيضاً على ضرورة إدراج تحديث البنية الأساسية للملاحة الجوية ضمن أولويات الاستثمار الوطنية، نظراً إلى إسهام ذلك في السلامة والسعة والكفاءة والقدرة على الصمود. وفي هذا السياق، أُعرِب عن تأييد واسع لمواصلة الإيكاو الاضطلاع بدورها في توفير الإرشادات والأدوات العملية وبناء القدرات وتيسير تبادل الممارسات الجيدة. وأشارت بعض الدول إلى ضرورة أن تظل أنشطة الإيكاو ضمن نطاق مهمتها ومواردها المتاحة، مع تجنب الازدواجية مع وظائف المؤسسات المالية والجهات المعنية باستثمارات القطاع الخاص

٢-١-٢-٦ أحاط المؤتمر علماً أيضاً بورقات المعلومات التالية: ورقة العمل WP/180 المقدمة من البرازيل وورقة العمل WP/199 المقدمة من الهند وورقة العمل WP/205 المقدمة من مدغشقر وورقتا العمل WP/206 Revision No. 1 و WP/207 Revision No. 1 المقدمتان من المكسيك وورقة العمل WP/192 المقدمة من المملكة العربية السعودية.

٢-١-٣ الاستنتاجات

٢-١-٣-١ بناءً على الوثائق التي نظر فيها المؤتمر والمناقشة التي تلتها بشأن إدراج الطيران المدني في خطط التنمية والاستثمار الوطنية في إطار البند الفرعي ٢-١ من جدول الأعمال، خلُص المؤتمر إلى ما يلي:

أ) يؤدي الطيران المدني دوراً استراتيجياً في دعم التنمية الاقتصادية الوطنية والتجارة والسياحة والربط الجوي والتنمية المستدامة. ويُعد إدراجه في خطط التنمية والاستثمار الوطنية أمراً أساسياً لضمان أن تحتل أولويات تنمية الطيران مكانها المناسب في التخطيط الوطني الأوسع نطاقاً؛

ب) يتطلب التخطيط الفعال لتنمية الطيران تنسيق السياسات والإجراءات بين السلطات الحكومية المعنية والجهات المختصة في القطاع والمؤسسات المالية، على أن يستند ذلك إلى اتفاقات مؤسسية مناسبة وتقييمات قائمة على الأدلة، ووضع أولويات محددة تحديداً واضحاً، ومؤشرات أداء قابلة للقياس؛

ج) تختلف احتياجات الدول في مجال تنمية الطيران، كما تتباين الدول من حيث قدراتها المؤسسية ومواردها المالية. ولذلك، ينبغي أن تتسم الاستراتيجيات الوطنية للطيران ونهج تخطيط الاستثمارات بالمرونة وأن تتكيف مع الظروف الوطنية، مع إيلاء اعتبار خاص للتحديات التي تواجه أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية؛

د) تؤدي المطارات الصغيرة والإقليمية دوراً مهماً في توفير الربط الجوي الأساسي ودعم التنمية الاقتصادية والشمول الاجتماعي. وينبغي مراعاة ما تواجهه من تحديات تشغيلية ومالية محددة في التخطيط الوطني للتنمية والاستثمار؛

هـ) يُعد وجود بيئة مؤسسية وقانونية وتنظيمية مستقرة وشفافة وقابلة للتنبؤ بها أمراً أساسياً لاجتذاب الاستثمارات في البنية الأساسية للطيران المدني. ويمكن لنُهُج التمويل المتنوعة، بما في ذلك الشراكات بين القطاعين العام والخاص والتمويل المختلط، أن تكمل آليات التمويل التقليدية وأن تدعم التنمية المستدامة للبنية الأساسية؛

و) ينبغي أن ينظر مجلس الإيكاو في إمكانية وضع خطة عالمية لتنمية النقل الجوي (GATDP) تستند إلى سياسات الإيكاو وإرشاداتها ومبادراتها الحالية، لدعم التخطيط المتسق لتنمية الطيران، بما يتماشى مع الهدف الاستراتيجي "عدم ترك أي بلد خلف الركب.

٢−١−٤ التوصية

التوصية ١/٢ — إدراج الطيران المدني في خطط التنمية والاستثمار الوطنية

أ) يوصي المؤتمر بما يلي:

أ) أن تدرج الدول الطيران المدني في خطط التنمية والاستثمار الوطنية لديها، وأن تعزز التنسيق بين السلطات الحكومية المعنية والجهات المختصة في قطاع الطيران والمؤسسات المالية، لضمان الاتساق بين أولويات التنمية والاستثمار في قطاع الطيران؛

ب) أن تضع الدول استراتيجيات وطنية لتنمية الطيران وأن تعمل على تعزيزها، استناداً إلى التخطيط القائم على الأدلة والأولويات المحددة بوضوح وآليات التنفيذ المناسبة ومؤشرات الأداء، مع مراعاة الظروف الوطنية والقدرات المؤسسية، لا سيما بالنسبة لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية؛

ج) أن تعالج الدول التحديات التشغيلية والمالية التي تواجهها المطارات الصغيرة والإقليمية في إطار التخطيط الوطني، بما في ذلك من خلال نماذج الإدارة الملائمة ونهج التمويل المتنوعة؛

د) أن تنشئ الدول أُطراً تمكينية مؤسسية وقانونية وتنظيمية وتحرص على تحديثها، بما يوفر بيئة مستقرة وشفافة ويمكن التنبؤ بها للاستثمار، وأن تشجع على اتباع نُهُج تمويل متنوعة، بما في ذلك الشراكات بين القطاعين العام والخاص والتمويل المختلط وغير ذلك من الآليات المناسبة، دعماً للتنمية المستدامة للبنية الأساسية للطيران؛

هـ) أن تواظب الإيكاو على تحديث سياساتها وإرشاداتها الحالية بشأن تمويل البنية الأساسية للطيران والرسوم، وأن تجعلها استشرافية للمستقبل وملبيةً للاحتياجات المتطورة، مع مواصلة على تحسين تنفيذها من جانب الدول؛

و) أن تواصل الإيكاو وضع الإرشادات والأدوات العملية وتعزيزها، وتقديم المساعدة في مجال بناء القدرات، لدعم الدول في إدراج الطيران المدني في خطط التنمية والاستثمار الوطنية، بما في ذلك المنهجيات الخاصة بتقييم احتياجات تنمية الطيران وتحديد أولويات الاستثمار وتقييم خيارات التمويل ورصد التنفيذ؛

ز) أن تنظر الإيكاو في إمكانية وضع خطة عالمية لتنمية النقل الجوي (GATDP) تستند إلى سياسات الإيكاو وإرشاداتها ومبادراتها الحالية لدعم التخطيط لتنمية الطيران، بما يتماشى مع الهدف الاستراتيجي "عدم ترك أي بلد خلف الركب"؛

ح) أن تيسر الإيكاو تبادل الخبرات والممارسات الجيدة بين الدول والجهات المعنية بشأن التخطيط الوطني لتنمية الطيران والتنسيق المؤسسي واستراتيجيات الاستثمار ونهج التمويل، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية.

— انتهى —