ATConf/7-WP/214
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

٢-٢: الاستثمار في تطوير البنية التحتية للطيران المدني وتحديثها

مشروع التقرير

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

٢-٢: الاستثمار في تطوير البنية التحتية للطيران المدني وتحديثها

٢-٢-١ الوثائق

٢-٢-١-١ أكدت ورقة العمل WP/152، المقدمة من البرازيل والمجلس الدولي للمطارات (ACI) والرابطة الدولية لخدمات الطيران (ASA World) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، برعاية مشتركة من سنغافورة والإمارات العربية المتحدة، أهمية تحديث إدارة الحركة الجوية (ATM) بطريقة منسقة ومستدامة اقتصادياً، بما يتيح استيعاب النمو المستقبلي للطيران، وتعزيز القدرة على الصمود على المستوى التشغيلي، ودعم عمليات الطيران الناشئة. كما سلطت الورقة الضوء على الحاجة إلى الاستثمار المستدام في البنية التحتية الحديثة لإدارة الحركة الجوية والمجال الجوي، وتحقيق قابلية التشغيل البيني والتوافق على الصعيد العالمي. كما شددت على أن التنفيذ المنسق من خلال الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، والمسار الأدنى المقترح لأعمال التنفيذ (MIP)، يمكن أن يحدّ من التفتت ويخفض التكاليف، مع تعزيز اليقين فيما يخص الاستثمارات. ودُعي المؤتمر إلى تشجيع الدول على إدراج تحديث إدارة الحركة الجوية ضمن استراتيجياتها الوطنية للبنية التحتية، وتعزيز التمويل الشفاف والمستدام اقتصادياً، ودعم جهود الإيكاو الرامية إلى تعزيز التنفيذ المنسق والقابل للتشغيل البيني على الصعيد العالمي.

٢-٢-١-٢ وتناولت ورقة العمل WP/37، المقدمة من الصين، التطوير المنسق للمرافق والقدرات، بما يشمل عمليات طائرات الشحن الخالص، ومحطات الشحن والمرافق التنظيمية ومناولة الشحنات الخاصة والنظم الرقمية والربط المتعدد الوسائط. واستناداً إلى تجربة مطار إيزو هواهو الصيني في تطوير مركز متخصص للشحن الجوي، قدمت الورقة دروساً عملية للبلدان النامية بشأن تخطيط البنية التحتية للشحن وفقاً لمتطلبات السوق والظروف المحلية، بهدف تعزيز قدرة سلاسل الإمداد على مواجهة الأزمات، وتحسين تسهيلات التجارة، وتشجيع التنمية الاقتصادية الإقليمية. ودُعي المؤتمر إلى أن يطلب من الإيكاو تيسير التبادل الطوعي للممارسات الجيدة في مجال تطوير مراكز متخصصة للشحن الجوي، وتشجيع الدول على تعزيز إعداد المشاريع، ودعم بناء القدرات في البلدان النامية، بما في ذلك من خلال عرض الصين تبادل خبرتها بشأن مطار إيزو هواهو.

٢-٢-١-٣ واقترحت ورقة العمل WP/141، المقدمة من الجمهورية الدومينيكية، برعاية مشتركة من الإمارات العربية المتحدة، اتباع نهج متكامل لتحديث خدمات الملاحة الجوية، استناداً إلى تجربة البلاد في تطوير نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع والاعتماد على التشغيل الآلي في إدارة الحركة الجوية والأرصاد الجوية. وسلطت الورقة الضوء على أهمية التوفيق بين الاستثمارات في البنية التحتية والطلب المتوقع على الحركة الجوية وإعادة تصميم العمليات والاستدامة المالية وإدارة دورة حياة الأصول ومدى جاهزية القوى العاملة. واستناداً إلى مشروع إعادة هيكلة المجال الجوي للجمهورية الدومينيكية، أوضحت الورقة كيف يمكن أن يؤدي التنسيق بين تحديث التكنولوجيا وتنقيح الإجراءات وتدريب الموظفين إلى تحسين السعة وقدرة العمليات على الصمود. ودُعي المؤتمر إلى تشجيع الدول على اعتماد التخطيط المتكامل عند تحديد أولويات مشاريع التحديث، والتوصية بأن تقدم الإيكاو إرشادات عملية ودراسات حالة لدعم التنفيذ في مختلف السياقات الوطنية.

٢-٢-١-٤ وسلطت ورقة العمل WP/47، المقدمة من إندونيسيا، برعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات، الضوء على التحديات المتعلقة بالربط الجوي والتمويل التي تواجه الدول الأرخبيلية والدول المعزولة جغرافياً، حيث يتسبب انخفاض حجم الحركة الجوية وارتفاع تكاليف البنية التحتية والتعرض للمخاطر المناخية والقيود التشغيلية في إعاقة توفير الخدمات الجوية بشكل مستدام. وأكدت الورقة على أهمية آليات التمويل المبتكرة، بما في ذلك الشراكات بين القطاعين العام والخاص والتمويل المختلط ودعم بنوك التنمية، إلى جانب تقييم الفوائد الاجتماعية والاقتصادية للبنية التحتية للطيران. كما أبرزت الورقة القيود التي تعتري مؤشرات الربط الجوي على المستوى الوطني في تحديد المناطق التي تعاني من نقص الخدمات، واقترحت دراسة تحليل الربط الجوي على المستوى دون الوطني من أجل تحسين عملية توجيه الاستثمارات. ودُعي المؤتمر إلى تشجيع تبادل أفضل الممارسات، وطلب أن تقوم الإيكاو بإعداد مجموعة من الإرشادات ودراسات الحالة بشأن نماذج التمويل المستدام للبنية التحتية، واستكشاف آليات التمويل المبتكرة، وتحسين مراعاة الفوائد الاجتماعية والاقتصادية وفوائد الربط الجوي عند اتخاذ القرارات الاستثمارية، والنظر في الجدوى من قياس الربط الجوي على المستوى دون الوطني.

٢-٢-١-٥ وأكدت ورقة العمل WP/60، المقدمة من إندونيسيا، أهمية الربط بين عمليات تقييم سعة المطارات وتوقعات الطلب المستقبلي وتخطيط الاستثمارات في البنية التحتية. واقترحت الورقة تحسين أنشطة تخطيط السعة من خلال سيناريوهات الطلب وتحليل فجوات السعة وخيارات تنمية السعة وعوامل تحفيز الاستثمارات والتنفيذ المرحلي وإعادة التقييم الدورية، مع مراعاة سعة المطارات في إطار شبكة النقل الجوي الأوسع نطاقاً. ويمكن لهذا النهج أن يساعد الدول على التوفيق بين تطوير البنية التحتية والطلب الفعلي والمتوقع، واستخدام الموارد الاستثمارية بكفاءة، والاستجابة للتغيرات في الحركة الجوية وظروف التشغيل. ودُعي المؤتمر إلى تشجيع الدول على تعزيز التكامل بين تقييم السعة والتنبؤ بالطلب والتخطيط للاستثمار، واعتماد نهج مرنة ومرحلية لتنمية السعة، وطلب أن تقوم الإيكاو بتحسين الإرشادات في هذا الشأن وتيسير تبادل أفضل الممارسات بشأن تخطيط سعة المطارات والاستثمار في البنية التحتية.

٢-٢-١-٦ واقترحت ورقة العمل WP/46، المقدمة من اليابان، برعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات، أن تركز سياسة النقل الجوي الدولي في المستقبل ليس فقط على تعزيز النمو من خلال توسيع نطاق فتح الأسواق، بل أيضاً على الاستثمار في البنية التحتية للطيران والموارد البشرية. وأكدت الورقة أهمية وجود أطر طويلة الأجل ويمكن التنبؤ بها للسياسات، تحرص على إدراج الطيران في الخطط الوطنية للتنمية، فضلاً عن تهيئة بيئة مواتية لتيسير الاستثمار. كما سلطت الورقة الضوء على الحاجة إلى تنويع نماذج إدارة المطارات، وتعزيز التعاون بين الجهات المعنية، وتحقيق الاستخدام الأمثل للبنية التحتية الحالية، والاستثمار في الموارد البشرية. ودُعي المؤتمر إلى الإقرار بأهمية الاستثمار المستدام، واعتماد نهج مرنة تتناسب مع ظروف الدول، وتعزيز التعاون بين الحكومات والجهات المعنية بالطيران من أجل توسيع السعة وتحقيق الاستخدام الفعال للبنية التحتية الحالية.

٢-٢-١-٧ وسلطت ورقة العمل WP/143، المقدمة من ناميبيا نيابةً عن ٥٤ دولةً عضواً في لجنة الطيران المدني الأفريقية (أفكاك)[١]، الضوء على إمكانية أن تسهم اتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات في تحسين فرص الحصول على تمويل الطائرات من خلال الحد من عدم اليقين القانوني والمخاطر التي تتعرض لها الجهات الدائنة. وأكدت الورقة أن الانضمام إلى المعاهدتين وحده لا يضمن انخفاض أسعار الطائرات أو تكاليف استئجارها؛ إذ تعتمد الفوائد على إصدار

[١] الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا والغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزيمبابوي.

الإعلانات المناسبة، والتنفيذ الفعال على المستوى الوطني، ووجود إجراءات إنفاذ يمكن التنبؤ بها، والجدارة الائتمانية لشركات الطيران. واقترحت الورقة برنامجاً أفريقياً منظماً لدعم التنفيذ، بهدف تحديد الثغرات القانونية والتشغيلية، وتعزيز القدرات المؤسسية، وتقييم الأثر على شروط التمويل. ودُعي المؤتمر إلى تشجيع الدول على الانضمام إلى الوثيقتين وتنفيذهما بفعالية، وطلب أن تقوم الإيكاو والشركاء المعنيون بتعزيز الإرشادات المتعلقة بالتنفيذ وبناء القدرات، وتشجيع الرصد المستند إلى الأدلة لآثارهما على تكاليف التمويل وتجديد الأساطيل والربط الجوي.

٢-٢-١-٨ وسلطت ورقة العمل WP/73، المقدمة من المملكة العربية السعودية، الضوء على أن وجود بيئة تنظيمية شفافة ومستقرة ويمكن التنبؤ بها لهو أمر بالغ الأهمية للحد من حالات عدم اليقين التنظيمي التي يمكن تجنبها، وخفض تكاليف تمويل مشاريع البنية التحتية للطيران. واقترحت الورقة أربع آليات تنظيمية قابلة للتعديل وتقديرية بطبيعتها، وهي: تحديد كيفية التعامل مع الاستثمارات المعتمدة لأغراض استرداد التكاليف قبل التعهد بالالتزامات المالية؛ وتوضيح كيفية تطبيق التغييرات التنظيمية اللاحقة؛ وتحديد الظروف التي يجوز فيها إعادة النظر في القرارات التنظيمية؛ وضمان الاستمرارية عندما يتأخر صدور القرارات اللاحقة التي تحل محل القرارات السابقة. وأكدت الورقة أن زيادة القدرة على التنبؤ يمكن أن تحسن قدرة المشاريع على جذب الاستثمارات وخفض التكاليف الإضافية للتمويل، مع الحفاظ على السلطة التنظيمية للدول وحماية المنتفعين وضمان التوزيع السليم لمخاطر المشاريع. ودُعي المؤتمر إلى الإقرار بأهمية إمكانية التنبؤ بالمعاملة التنظيمية لضمان كفاءة الاستثمار في البنية التحتية، وطلب أن تقوم الإيكاو بوضع إرشادات عملية وغير إلزامية بشأن الآليات الأربع القابلة للتعديل المذكورة أعلاه، بالتشاور مع الجهات المعنية.

٢-٢-١-٩ وأكدت ورقة العمل WP/75، المقدمة من المملكة العربية السعودية، برعاية مشتركة من مصر، أن تحرير النقل الجوي وتوسيع نطاق فتح الأسواق وحدهما لا يكفيان لتحقيق النمو المتوقع في حركة النقل الجوي العالمية، ما لم تتوافر السعة الكافية للمطارات والملاحة الجوية، وما لم يتم تحديث البنية التحتية. وسلطت الورقة الضوء على أن الاختناقات في البنية التحتية قد تؤدي إلى الاكتظاظ وتدهور مستوى الخدمات، مما سيقوض مساهمة الطيران في النمو الاقتصادي. واقترحت اتباع نهج أكثر تكاملاً يربط بين التحرير وتطوير البنية التحتية، بما في ذلك تحسين استخدام البيانات لتحديد فجوات السعة، وتعزيز الآليات الرامية إلى حشد الاستثمارات. ودُعي المؤتمر إلى أن يطلب من الإيكاو الإقرار بالصلة المتبادلة بين التحرير والبنية التحتية، والاستفادة من بيانات البنية التحتية وسلاسل الإمداد في توجيه السياسات وتخطيط السعة، وإنشاء منصة لتيسير تمويل البنية التحتية وتحديثها، وحث الدول على إدراج مشاريع البنية التحتية ضمن أولوياتها واستراتيجياتها الوطنية للطيران.

٢-٢-١-١٠ وعرضت ورقة العمل WP/74، المقدمة من جنوب أفريقيا نيابةً عن ٥٤ دولةً عضواً في لجنة الطيران المدني الأفريقية (أفكاك)[٢]، الجهود التي تبذلها أفريقيا لتحويل الثغرات المحددة في البنية التحتية للطيران إلى مشاريع جاذبة للتمويل وقابلة التنفيذ. وحددت الورقة خمسة مسارات لمشاريع البنية التحتية للطيران، استناداً إلى تحليل الفجوات في البنية التحتية للطيران لعام ٢٠٢٣، والذي كشف عن ٦٠ فجوة في مجالات المطارات وخدمات الملاحة الجوية وتجهيز الطائرات بالمعدات. واستناداً إلى نتائج المؤتمر والمعرض الأفريقي للنقل الجوي لعام ٢٠٢٦ في لومي، أكدت الورقة على ضرورة تحسين عملية إعداد المشاريع ودراسات الجدوى والتنبؤ بالطلب والنمذجة المالية وتوزيع المخاطر، مع تشجيع المشاريع الإقليمية والمشاريع العابرة للحدود لمباشرة تنفيذ الأولويات المحددة. ودُعي المؤتمر إلى الإقرار بالإطار المنسق الذي وضعته أفريقيا للنهوض بمشاريع البنية

[٢] الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا والغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزيمبابوي.

التحتية، وطلب أن تقوم الإيكاو بتحسين الإرشادات العملية بشأن إعداد المشاريع وتمويلها، وتشجيع مؤسسات التمويل الإنمائي والشركاء على تقديم الدعم اللازم لإعداد المشاريع، وتوفير أدوات التمويل المناسبة وأدوات تخفيف المخاطر.

٢-٢-١-١١ وأكدت ورقة العمل WP/175، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عُمان، الحاجة الملحة إلى تحديث البنية التحتية للمجال الجوي وخدمات الملاحة الجوية لمواكبة النمو العالمي للحركة الجوية وحماية قيمة الاستثمارات في مجال الطيران. وسلطت الورقة الضوء على عدم اتساق مستويات الخدمات ومعايير الفصل في المجال الجوي فوق أعالي البحار، فضلاً عن ضيق السعة وتقادم الطرق الجوية الثابتة في المجال الجوي القاري، وهي عوامل يمكن أن تؤدي إلى زيادة التأخير واستهلاك الوقود والانبعاثات، مع زيادة الضغوط على السلامة. واقترحت الورقة ثلاث أولويات تكمل الواحدة منها الأخرى، وهي: وضع متطلبات منسقة للحد الأدنى لمستوى الخدمة (MSLR) في المجال الجوي فوق أعالي البحار؛ وتحسين هياكل المجال الجوي، بما في ذلك الإدارة الديناميكية للمجال الجوي وعمليات الطرق الجوية الحرة؛ والتعجيل بتنفيذ مشروع الإيكاو ١٠/٣٠ لخفض مسافات الفصل بين الطائرات حيثما كان ذلك آمناً من الناحية التشغيلية. ودُعي المؤتمر إلى حث الإيكاو على إعطاء الأولوية لوضع متطلبات الحد الأدنى لمستوى الخدمة في المجال الجوي فوق أعالي البحار، والتعجيل بالتنفيذ المنسق لهياكل المجال الجوي المحسّنة ومشروع ١٠/٣٠ في المجالين الجويين المحيطي والقاري، ووضع مؤشرات أداء ومحطات رئيسية مع تقديم التقارير بوتيرة منتظمة إلى مجلس الإيكاو عن التقدم المحرز.

٢-٢-١-١٢ وسلطت ورقة العمل WP/109، المقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، وبتأييد من إندونيسيا، الضوء على الحاجة إلى توفير استثمارات ضخمة وطويلة الأجل في البنية التحتية للمطارات لاستيعاب النمو المتوقع في حركة الركاب. وأكدت الورقة أهمية التنفيذ المتسق لسياسات الإيكاو بشأن الرسوم، الواردة في وثيقة "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 9082)، بما يتيح للمطارات استرداد التكاليف وتمويل أعمال التطوير، اعتماداً على رقابة اقتصادية متناسبة مع الغرض، وأطر مؤسسية وقانونية وتنظيمية مستقرة وشفافة ويمكن التنبؤ بها. كما سلطت الورقة الضوء على دور تنويع مصادر التمويل، ونماذج الأعمال التجارية للمطارات المستدامة تجارياً، ومشاركة القطاع الخاص في تعزيز الجدوى المالية للمطارات وجذب الاستثمارات. ودُعي المؤتمر إلى إعادة تأكيد دور المطارات باعتبارها أصولاً استراتيجية ومؤسسات تجارية قادرة على المنافسة، وتشجيع الدول على تنفيذ ما جاء في الوثيقة Doc 9082 وتهيئة مناخ مستقر للاستثمار، وتعزيز فتح الأسواق والربط الجوي دعماً للاستثمار طويل الأجل في البنية التحتية.

٢-٢-١-١٣ وأكدت ورقة العمل WP/25، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، أهمية التنظيم الاقتصادي الفعّال والرقابة المستقلة على المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، لضمان كفاءة الاستثمار في البنية التحتية واتساق الرسوم مع ما جاء في الوثيقة Doc 9082. وسلطت الورقة الضوء على الحاجة إلى توفير الموارد الكافية للهيئات التنظيمية لتمكينها من التدقيق في التكاليف وخطط الاستثمار والعوائد المعقولة وتوزيع المخاطر، بصرف النظر عن اتفاقات الملكية أو التمويل. كما شددت على ضرورة إنشاء أطر تنظيمية مناسبة قبل إبرام اتفاقات الخصخصة أو الامتياز، على أن تدعمها آليات شفافة لتوزيع التكاليف ومشاورات مجدية مع المنتفعين وضمانات تحول دون الإفراط في نقل المخاطر المالية إلى المنتفعين. ودُعي المؤتمر إلى إعادة تأكيد مبادئ الإيكاو المتعلقة بالرسوم، وطلب أن تقوم الإيكاو برصد تنفيذها الفعال ودعمه، وتعزيز أطر الرقابة الاقتصادية، وتشجيع الاستثمار في البنية التحتية استناداً إلى الطلب، وقصر التمويل المسبق على الظروف الاستثنائية، مع إخضاعه للضمانات المناسبة.

٢-٢-٢ المناقشة

٢-٢-٢-١ أكّد المؤتمر على ضرورة مواصلة الاستثمار في تطوير البنية التحتية للطيران المدني وتحديثها، بما يكفل استيعاب النمو المتوقع في الحركة الجوية وتعزيز الربط الجوي ودعم استدامة منظومة النقل الجوي وقدرتها على الصمود على المدى الطويل. كما سلط المؤتمر الضوء على ضرورة التخطيط المتكامل القائم على الأدلة، الذي يشمل البنية التحتية للمطارات والملاحة الجوية ورأس المال البشري وسلاسل الإمداد والتمويل. وكان هناك تأييد لمسألة المواءمة بين تخطيط الاستثمارات في البنية التحتية من جهة وتوقعات الحركة الجوية وتقييمات السعة والمتطلبات التشغيلية وأولويات التنمية الوطنية من جهة أخرى، مع ضمان الاستغلال الأمثل للبنية التحتية الحالية. كذلك كان هناك إقرار بالصلة المتبادلة بين تحرير السوق وتطوير البنية التحتية، مع التأكيد على أن تطوير البنية التحتية ينبغي ألا يكون شرطاً مسبقاً لتحرير اتفاقات خدمات النقل الجوي، إذ إن اتفاقات التحرير يمكن أن تبعث برسالة واضحة إلى السوق بما يعمل على تحفيز الاستثمار.

٢-٢-٢-٢ أما مسألة أهمية حشد التمويل الكافي والمستدام لتطوير البنية التحتية للطيران وتحديثها فقد حظيت باعتراف واسع النطاق. كذلك كان هناك اهتمام خاص بضرورة تحسين عملية إعداد المشاريع وضمان جدواها المالية وتهيئتها للاستثمار والتوزيع السليم للمخاطر، بهدف اجتذاب الاستثمارات من القطاعين العام والخاص. وأُعرب عن تأييد فكرة اتباع نُهُج تمويل متنوعة، تشمل الشراكات بين القطاعين العام والخاص وامتيازات التشغيل والتمويل المختلط، فضلاً عن تعزيز التعاون بين الدول ومؤسسات التمويل الإنمائي، مع مراعاة اختلاف الظروف الوطنية والاحتياجات الاستثمارية.

٢-٢-٢-٣ وجرى التأكيد على ضرورة التحديث المنسق لكل من البنية التحتية للملاحة الجوية ونُظُم إدارة الحركة الجوية. وأُعرب عن تأييد واسع للجهود الرامية إلى تحسين قابلية التشغيل البيني على الصعيد العالمي وتنسيق أعمال التنفيذ ومواصلة الاستثمار في قدرات إدارة الحركة الجوية الحديثة، بما يتماشى مع "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP) التي وضعتها الإيكاو، وخطط الملاحة الجوية الإقليمية، ومبادرات التنفيذ في هذا الصدد. كما سُلِّط الضوء على ضرورة إدراج مسألة تنمية رأس المال البشري، بما في ذلك تخطيط القوى العاملة ومتطلبات التدريب والكفاءة، في جهود تحديث البنية التحتية. وتبادلت عدة دول خبراتها في تحديث البنية التحتية المتخصصة للطيران، بما في ذلك مرافق الشحن الجوي ونظم خدمات الملاحة الجوية. وأُشير إلى أن مستويات الخدمات والتنفيذ المنسقة ينبغي أن تستند إلى الأداء وأن تُنفَّذ على مراحل، مع مراعاة اختلاف نقطة البدء لكل دولة ومستوى قدراتها.

٢-٢-٢-٤ وأبرز المؤتمر أهمية وجود أطر تنظيمية اقتصادية مستقرة وشفافة ويمكن التنبؤ بها لتيسير الاستثمار في البنية التحتية. وجرى الإعراب عن تأييد واسع لمواصلة تطبيق سياسات الإيكاو بشأن الرسوم على النحو الوارد في الوثيقة Doc 9082، بما في ذلك مبادئ تناسب التكاليف والشفافية وعدم التمييز والتشاور مع المنتفعين، فضلاً عن الرقابة الاقتصادية الملائمة. وأبدت بعض الوفود تحفظات إزاء المقترحات الرامية إلى فرض اشتراطات رقابية إضافية أو قيود على التمويل المسبق، محذرةً من المغالاة في وضع أطر رقابية مكبّلة، ومؤكدة ضرورة الحفاظ على المرونة في تمويل مشاريع البنية التحتية الكبرى، وضمان الاتساق مع سياسات الإيكاو وإرشاداتها الحالية.

٢-٢-٢-٥ وجرى تسليط الضوء على التحديات التمويلية المرتبطة بتطوير البنية التحتية وتحديثها، ولا سيما في البلدان النامية والدول الأرخبيلية والمناطق التي تشهد حجماً محدوداً من الحركة الجوية أو تعاني من شحة في الموارد المالية. وأُشير إلى أن إعداد المشاريع وقابليتها للتمويل المصرفي غالباً ما يشكلان عائقين أكبر من توافر رأس المال. كما جرى التشديد على ضرورة اتباع نُهُج مرنة في التمويل وتطوير البنية التحتية، تتلاءم مع الظروف المحلية، مع الإقرار بأن خدمات النقل الجوي

الأساسية قد لا تكون دائماً مجدية من الناحية التجارية. كما أُحيط علماً بمساهمة خدمات الطيران غير المنتظمة في تعزيز الربط الجوي بالمناطق التي لا تحظى بقدر كافٍ من الخدمات.

٢-٢-٢-٦ ونظر المؤتمر أيضاً في أهمية التنفيذ الفعّال لاتفاقية كيب تاون وبروتوكولها المتعلق بالطائرات في تيسير الحصول على التمويل اللازم لشراء الطائرات. وأكدت عدة دول أن التصديق ينبغي أن يقترن بتشريعات محلية ملائمة، وإجراءات قضائية وإدارية يمكن التنبؤ بها، وآليات إنفاذ فعالة. وأُعرب عن التأييد لمسألة تعزيز المساعدة الفنية وبناء القدرات، بما في ذلك التعاون بين الإيكاو والمنظمات الدولية المعنية والشركاء الإقليميين، لتيسير التنفيذ وتحسين فرص الحصول على التمويل اللازم لشراء الطائرات.

٢-٢-٢-٧ وأحاط المؤتمر علماً بورقات المعلومات التالية: ورقة العمل WP/181 المقدمة من البرازيل، وورقتا العمل WP/34 وWP/35 المقدمتان من الصين، وورقة العمل WP/197 المقدمة من الهند، وورقة العمل WP/204 المقدمة من اليابان، وورقة العمل WP/157 المقدمة من ماليزيا، وورقة العمل WP/208 المقدمة من المكسيك، وورقة العمل WP/117 المقدمة من أوروغواي.

٢-٢-٣ الخلاصة

٢-٢-٣-١ في ضوء الوثائق التي جرى النظر فيها والمناقشات التي أعقبتها بشأن الاستثمار في تطوير البنية التحتية للطيران المدني وتحديثها في إطار البند ٢-٢ من جدول الأعمال، خلص المؤتمر إلى ما يلي:

أ) يُعد الاستثمار المتواصل في البنية التحتية للطيران المدني أمراً أساسياً لاستيعاب نمو الحركة الجوية وتعزيز الربط الجوي وتحسين الكفاءة التشغيلية والقدرة على الصمود ودعم استدامة النقل الجوي الدولي على المدى الطويل؛

ب) ينبغي أن يستند تخطيط الاستثمارات في البنية التحتية إلى عمليات تقييم شاملة للطلب الحالي والمتوقع على الحركة الجوية وحجم السعة المطلوبة والاحتياجات التشغيلية وتحليل المنافع الاجتماعية والاقتصادية وحجم القوى العاملة اللازمة، مع تعزيز الاستغلال الأمثل للبنية التحتية الحالية واعتماد نُهُج مرنة ومتدرجة في التطوير تتناسب مع الظروف الوطنية؛

ج) يُعد التحديث المنسق للبنية التحتية للمطارات والملاحة الجوية، بما في ذلك نُظُم إدارة الحركة الجوية، أمراً أساسياً لتعزيز السعة والكفاءة والقدرة على الصمود وقابلية التشغيل البيني على الصعيد العالمي، بدعم من "الخطة العالمية للملاحة الجوية" الصادرة عن الإيكاو ومبادرات التنفيذ في هذا الشأن، وبما يكفل التنفيذ على مراحل مع مراعاة اختلاف نقطة البدء لكل دولة؛

د) يظل حشد التمويل الكافي والمستدام يشكل تحدياً كبيراً أمام تطوير البنية التحتية للطيران وتحديثها، ولا سيما في البلدان النامية والمناطق التي لا تحظى بخدمات كافية. ويمكن أن يسهم تعزيز إعداد المشاريع وضمان قابليتها للتمويل المصرفي وجاهزيتها للاستثمار، إلى جانب التوزيع السليم للمخاطر واتباع نُهُج تمويل متنوعة وإقامة شراكات مع المؤسسات المالية، في تيسير تعبئة الاستثمارات العامة والخاصة؛

هـ) تُعد الأطر المؤسسية والقانونية والتنظيمية الاقتصادية المستقرة والشفافة والتي يمكن التنبؤ بها أمراً أساسياً لاجتذاب الاستثمارات الطويلة الأجل في البنية التحتية والحد من عدم اليقين التنظيمي. كما أن الرقابة الاقتصادية الفعالة والتطبيق المتسق لسياسات الإيكاو بشأن الرسوم، على النحو الوارد في الوثيقة Doc 9082، أمران مهمان لضمان تحقيق التوازن المناسب بين الاستدامة المالية لمقدمي خدمات البنية التحتية وكفاءة الاستثمار واعتدال الرسوم ومصالح المنتفعين؛

و) ينبغي أن تواصل الإيكاو دعم تطوير البنية التحتية وتحديثها من خلال الإرشادات وبناء القدرات والمساعدة الفنية والتعاون مع الدول والجهات المعنية في قطاع الطيران؛

ز) تُعد المشاركة الأوسع في اتفاقية كيب تاون وبروتوكولها المتعلق بالطائرات وتنفيذهما تنفيذاً فعالاً، مع دعم أعمال التنفيذ، عنصراً أساسياً لضمان إتاحة التمويل اللازم لشراء الطائرات وتجديد الأسطول؛

ح) ينبغي وضع إرشادات غير إلزامية بشأن الآليات التنظيمية ذات الطبيعة التقديرية لتيسير الاستثمار الرشيد والفعال في المطارات والملاحة الجوية، دعماً للدول وتعزيزاً لقابلية المشاريع للتمويل المصرفي.

٢-٢-٤ التوصية

التوصية ٢/٢ — الاستثمار في تطوير البنية التحتية للطيران المدني وتحديثها

يوصي المؤتمر بما يلي:

أ) أن تعزز الدول تخطيط الاستثمارات في البنية التحتية من خلال إجراء تقييم شامل للطلب الحالي والمتوقع وحجم السعة المطلوبة والاحتياجات التشغيلية وتحليل المنافع الاجتماعية والاقتصادية، وحجم القوى العاملة اللازمة، مع تعزيز الاستغلال الأمثل للبنية التحتية الحالية واعتماد نُهُج مرنة ومتدرجة تتناسب مع الظروف الوطنية؛

ب) أن تعمل الدول على تعزيز التطوير والتحديث المنسقين للبنية التحتية للمطارات والملاحة الجوية، بما في ذلك نُظُم إدارة الحركة الجوية، وفقاً للخطط والإرشادات العالمية والإقليمية الصادرة عن الإيكاو في هذا الشأن، بهدف تعزيز السعة والكفاءة والقدرة على الصمود وقابلية التشغيل البيني؛

ج) أن تضع الدول أُطراً مؤسسية وقانونية وتنظيمية اقتصادية مستقرة وشفافة ويمكن التنبؤ بها، وأن تحرص على تحديثها، بما ييسر الاستثمار المستدام في البنية التحتية، مع ضمان ممارسة رقابة اقتصادية فعالة ومتناسبة من حيث نطاقها، وإجراء التشاور الملائم مع الجهات المعنية، والتطبيق المتسق لسياسات الإيكاو بشأن الرسوم، على النحو الوارد في الوثيقة Doc 9082، ومع مراعاة الاستدامة المالية لمقدمي خدمات البنية التحتية ومصالح المنتفعين؛

د) أن تعزز الدول إعداد المشاريع وجاهزيتها للاستثمار، بما في ذلك من خلال دراسات الجدوى والتنبؤ بالطلب والنمذجة المالية والتوزيع السليم للمخاطر وأن تستكشف نُهُجاً متنوعة للتمويل، تشمل الشراكات بين القطاعين العام والخاص والتمويل المختلط وتمويل التنمية، وغير ذلك من الآليات الملائمة فيما يخص التمويل وتخفيف المخاطر، مع مراعاة الظروف الوطنية وجدوى المشاريع؛

هـ) أن تُشجَّع الدول على النظر في الانضمام إلى اتفاقية كيب تاون وبروتوكولها المتعلق بالطائرات، وتنفيذهما تنفيذاً فعالاً، لتيسير الحصول على التمويل اللازم لشراء الطائرات وتجديد الأسطول؛

و) أن تواصل الإيكاو وضع الإرشادات والأدوات العملية وتعزيزها، وتقديم المساعدة في مجال بناء القدرات، لدعم الدول في تخطيط الاستثمارات في البنية التحتية للطيران وتقييم السعة وإعداد المشاريع ونُهُج التمويل وتخطيط القوى العاملة والأطر التنظيمية الاقتصادية، بما في ذلك من خلال تبادل الخبرات ودراسات الحالات والممارسات الجيدة في هذا الشأن؛

ز) أن تيسر الإيكاو تبادل الخبرات والممارسات الجيدة بشأن تطوير البنية التحتية المستدامة والقادرة على الصمود، بما في ذلك تخطيط السعة ونُهُج التمويل المبتكرة وتحديث البنية التحتية وتنمية رأس المال البشري؛

ح) أن تعمل الإيكاو، بالتعاون مع الشركاء المعنيين، على تعزيز ودعم التنفيذ الفعال لاتفاقية كيب تاون وبروتوكولها المتعلق بالطائرات، بما في ذلك من خلال المساعدة الفنية وبناء القدرات؛

ط) أن تنظر الإيكاو في إمكانية وضع إرشادات غير إلزامية بشأن الآليات التنظيمية ذات الطبيعة التقديرية لتيسير الاستثمار الرشيد والفعال في المطارات والملاحة الجوية، دعماً للدول وتعزيزاً لقابلية المشاريع للتمويل المصرفي.

— انتهى —