منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

ATConf/7-WP/29[1]
23/9/26

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوّي

مونتريال، كندا، من ١٦ إلى ٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

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

تعزيز الربط الجوي الدولي والتسهيلات للركاب القادمين من خلال التعاون بين القطاعات

(مقدّمة من الصين)

الموجز التنفيذي

ظلت الحكومة الصينية منذ عام ٢٠٢٤ تركز على استئناف الخدمات الجوية الدولية وتوسيعها، معتبرةً ذلك أولوية رئيسية. وبالاعتماد على آلية تنسيق العمل السياحي والآلية الوطنية لتسهيلات النقل الجوي، قامت الحكومة بتنسيق الجهود بين مختلف الجهات المعنية التي تشمل الطيران المدني، والشؤون الخارجية، والهجرة، والجمارك، والثقافة والسياحة، والمالية، والتجارة، والسكك الحديدية لتحسين إمدادات الرحلات الجوية بشكل مشترك، وسياسات تأشيرات العبور، وخدمات الدفع للركاب القادمين، والمنتجات السياحية، وخدمات النقل البري المكوكية. وفي عام ٢٠٢٥، شغّلت الصين ٣٤٥,٠٠٠ رحلة ركاب دولية، بمتوسط يتجاوز ٦ ٥٠٠ رحلة أسبوعياً، لخدمة ٨٣ دولة. وبلغ عدد الزوار الأجانب القادمين ٨٢,٠٣٥ مليوناً، دخل منهم ٣٠,٠٨ مليوناً بدون تأشيرة. وتُظهر الممارسة العملية أن التكامل والتآزر بين مختلف القطاعات الاقتصادية أمر بالغ الأهمية لتعزيز جودة النقل الجوي الدولي وكفاءته، ويشكل مساراً فعالاً لبناء إطار اقتصادي وتنظيمي متطور للطيران لتحسين الربط الجوي. وتتماشى هذه الممارسات مع هدف "نظام النقل المترابط" الوارد في الخطة الاستراتيجية لمنظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠، بالإضافة إلى توجهات السياسات المحددة في قراري الجمعية العمومية ٤٢-٢٦ و٤٢-١٧ بشأن التنسيق بين القطاعات والسفر السلس.

الإجراءات: يُدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علماً بالممارسات والنتائج الواردة في هذه الورقة بشأن جهود الصين لتعزيز الربط الجوي الدولي من خلال التعاون بين القطاعات؛

ب) تأكيد الدور الإيجابي لتنسيق السياسات في مجالات مثل إمدادات الرحلات الدولية، وتسهيلات التخليص للقادمين، وخدمات الدفع، والإمداد السياحي، والنقل التكاملي متعدد الأنماط في تحسين الربط الجوي؛

ج) دعوة الدول الأعضاء إلى الرجوع طوعاً إلى المبادرات الواردة في القسم الثالث من هذه الوثيقة، وفقاً للقوانين الوطنية، وقواعد الأمن، وواقع التنمية في كل منها.

[1] النسختان باللغتين الإنجليزية والصينية مقدمتان من الصين.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية التالية: "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع" و"ضمان أن يوفر الطيران تنقلاً سلساً وميسّراً وموثوقاً للجميع" و"عدم ترك أي بلد وراء الركب".
الآثار المالية:	يتوقع أن يتم الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في هذه الورقة ضمن الموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦–٢٠٢٨ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	خطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦–٢٠٥٠؛ قرار الجمعية العمومية ٤٢–١٧ قرار الجمعية العمومية ٤٢–٢٦ إعلان الدوحة بشأن تسهيلات النقل الجوي (٢٠٢٥)

١– المقدمة

١–١ يمثل النقل الجوي ركيزة حيوية للتبادلات الدولية بين الشعوب، والتعاون الاقتصادي والتجاري، والتنمية السياحية. وتضع الخطة الاستراتيجية للإيكاو ٢٠٢٦–٢٠٥٠ تصوراً لنظام نقلٍ متكامل ومزدهر ومترابط وبأسعار معقولة، في حين يقر قرار الجمعية العمومية ٤٢–٢٦ بأن النقل الجوي يمكن أن يقود التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال السياحة والتجارة. فالربط الجوي ليس مجرد قضية خاصة بقطاع الطيران وحده، بل يجب مواءمته أيضاً مع السياسات الوطنية للانفتاح والسياحة.

١–٢ وأظهرت الممارسات الأخيرة في تعافي النقل الجوي الدولي أن حقوق الحركة والسعة ليست إلا شروطاً أساسية للربط الجوي. ذلك أنَّ تخليص الإجراءات على الحدود، وأساليب الدفع، والتجهيزات المتوفرة في وجهات السفر، ووسائل الربط بين أنماط النقل المختلفة، كلها عوامل تؤثر على الإقبال على السفر وعلى التشغيل المستدام للخطوط الجوية. ويدعو قرار الجمعية العمومية ٤٢–٢٦ إلى تعزيز التنسيق بين القطاعات في اقتصاد الطيران، بينما يدعو القرار ٤٢–١٧ إلى التعاون متعدد الأطراف بين هيئات الهجرة والجمارك والصحة العامة للتطبيق المتكامل لتسهيلات الطيران.

١–٣ ومنذ عام ٢٠٢٤، ظلت الصين تستفيد من آليات التنسيق القائمة لديها لتعزيز التعاون متعدد القطاعات لدعم تعافي الطيران الدولي وتنمية السياحة الوافدة، مما أسفر عن حزمة سياسات متكاملة تشمل: "تنمية الخطوط الدولية – تيسير تأشيرات العبور – دعم خدمات الدفع – التكامل بين الطيران والثقافة والسياحة – النقل المتكامل بين الطيران والسكك الحديدية". وتتسق هذه الممارسة مع إعلان الدوحة بشأن تسهيلات النقل الجوي الدولي ومتطلبات قرار الجمعية العمومية ٤٢–١٧ بشأن التنسيق الوطني والسفر السلس.

٢– ممارسات التنسيق بين القطاعات في الصين لتعزيز الربط الجوي

٢–١ تنسيق تعافي الرحلات الدولية بدعم من السياسات العامة

٢–١–١ أنشأ قطاع الطيران المدني فرقة عمل مخصصة لاستئناف الرحلات الدولية وزيادتها، بالتنسيق مع الهيئات الدبلوماسية والهجرة والجمارك وغيرها من الهيئات ذات الصلة لتوفير بيئة سياسات مواتية بقدر أكبر لعمليات شركات الطيران في الصين.

٢–١–٢ وفي عام ٢٠٢٤، بلغ متوسط رحلات الركاب الدولية الأسبوعية في الصين ٧١٤ ٥ رحلة، بزيادة سنوية ملحوظة بلغت ٩٦,٠٪، وهو ما يعادل تقريباً ٧٥,٠٪ من مستويات عام ٢٠١٩. وفي عام ٢٠٢٥، ارتفع متوسط الرحلات الدولية الأسبوعية

للركاب إلى ٦٠٧ ٦ رحلة، بزيادة قدرها ١٥,٦٪ على أساس سنوي، لتصل إلى ٨٦,٧٪ من مستويات عام ٢٠١٩. وربطت هذه الرحلات ٨٣ دولة، بزيادة تسع دول عما كانت عليه في عام ٢٠١٩.

٢-٢ تحسين سياسات الإعفاء من تأشيرة العبور لخفض التكاليف المؤسسية للسفر عبر الحدود

٢-٢-١ عملت قطاعات الشؤون الخارجية والهجرة والجمارك والطيران المدني بالتنسيق فيما بينها لمواءمة وتحسين سياسات الإعفاء من التأشيرة أحادية الجانب، والإعفاء المتبادل، والإعفاء من تأشيرة العبور. وفي ديسمبر ٢٠٢٤، تم توحيد فترة الإعفاء من تأشيرة العبور لتصبح ٢٤٠ ساعة، مع توسيع منافذ التطبيق ومناطق النشاط. وبحلول النصف الأول من عام ٢٠٢٦، أصبح هناك ٥٠ دولة مؤهلة للدخول بدون تأشيرة من جانب واحد، و٢٩ دولة لديها ترتيبات إعفاء متبادل كامل من التأشيرة، و٦٥ منفذاً يطبق سياسة الإعفاء من تأشيرة العبور لمدة ٢٤٠ ساعة.

٢-٢-٢ وعززت المنافذ معالجة إجراءات تخليص العبور والتفتيش الحدودي عبر "النافذة الواحدة"، وأدخلت الإقرار عبر الإنترنت لبطاقات الوصول، والتفتيش الذكي، وخدمات الاستشارة متعددة اللغات. وفي عام ٢٠٢٥، بلغ عدد القادمين والمغادرين الأجانب ٨٢,٠٣٥ مليوناً، كان من بينهم ٣٠,٠٨ مليون حالة دخول لأجانب بدون تأشيرة، وهو ما يمثل ٧٣,١٪ من إجمالي المسافرين الأجانب القادمين، وبزيادة سنوية قدرها ٤٩,٥٪، مما وفر قاعدة ركاب مستقرة لتشغيل الخطوط الجوية. وتعكس هذه التدابير تطبيق قرار الجمعية العمومية ٤٢-١٧وتحقق توازناً في السياسات بين مراقبة أمن الحدود وتسهيلات السفر.

٢-٣ تحسين سلسلة خدمات الدفع للقادمين واسترداد ضريبة المغادرة

٢-٣-١ تم بناء نظام دفع متعدد المستويات للقادمين يتميز بأن تكون "المدفوعات الكبيرة بالبطاقات، والمدفوعات الصغيرة عبر رمز الاستجابة السريعة (QR)، والنقد كخيار احتياطي مأمون". وتنسق قطاعات متعددة لتحسين بيئة قبول البطاقات الأجنبية، وتبسيط عملية ربط البطاقات المصرفية الأجنبية بخدمات الدفع عبر الهاتف المحمول المحلية، وضمان الخدمات النقدية في المواقع الرئيسية. وفي عام ٢٠٢٥، حظي أكثر من ١٠ ملايين سائح قادم بتجربة الدفع عبر الهاتف المحمول المحلي من خلال أساليب مثل "الربط المحلي للبطاقات الأجنبية" و"الاستخدام المحلي للمحافظ الإلكترونية الأجنبية"، وأُنشئت مناطق نموذجية لخدمات الدفع في المطارات.

٢-٣-٢ وتزامن ذلك مع ترقية خدمات استرداد ضريبة المغادرة. فبحلول نهاية عام ٢٠٢٥، تم إدراج ما مجموعه ٤٥٣ متجراً لاسترداد الضرائب و٥٨ منفذاً لاسترداد الضرائب في مطارات المرور. وقد أدى تيسير خدمات الدفع واسترداد الضرائب إلى تعزيز التجربة الاستهلاكية للمسافرين القادمين، وساعد الطيران على قيادة تنمية السياحة والتجارة، بما يتماشى مع هدف الإيكاو المتمثل في ضمان أن يوفر الطيران للجميع تنقلاً سلساً وميسّراً وموثوقاً.

٢-٤ تعميق التكامل بين الطيران والثقافة والسياحة، وتوسيع نطاق المسارات الجوية عبر النقل المتكامل بين الطيران والسكك الحديدية

٢-٤-١ في عام ٢٠٢٥، دفعت قطاع الطيران المدني وقطاع الثقافة والسياحة معاً نحو دمج الطيران والثقافة والسياحة، وتطوير منتجات مميزة تركز على شبكات مسارات الطيران القادمة والخدمات السياحية القائمة في المطارات. واستجابة للتركيز الحالي للرحلات الدولية في مطارات المرور، أُطلقت مشاريع تجريبية للنقل متعدد الأنماط بين الطيران والسكك الحديدية. وشجعت هذه المبادرات شركات الطيران والسكك الحديدية على التنسيق عبر مبيعات التذاكر، وإشعارات مسارات الرحلات، وخدمات الركاب طوال الرحلة. بالإضافة إلى ذلك، مُدِّدت فترة البيع المسبق لتذاكر السكك الحديدية على أساس تجريبي لاستيعاب عادات السفر للزوار الأجانب بشكل أفضل.

٢-٤-٢ ويساعد النقل متعدد الأنماط بين الطيران والسكك الحديدية على توسيع تغطية شبكة الطيران بتكلفة منخفضة نسبياً. ويتماشى هذا النهج مع هدف نظام النقل المترابط المنصوص عليه في الخطة الاستراتيجية ٢٠٢٦-٢٠٥٠، ويتسق مع توجه قرار الجمعية العمومية ٤٢-٢٦ الذي يشجع التطوير المنسق لأنماط النقل المتعددة.

٢-٤-٣ ونفذ قطاع الطيران المدني، بالتعاون مع قطاع الثقافة والسياحة، حملات ترويجية لمسارات السياحة القادمة؛ حيث تم تشغيل ما مجموعه ٩٥ من الرحلات العارضة القادمة، واختيار ١٦ مساراً مميزاً للقادمين. وتم دمج تخصيص موارد الطيران مع جهود تنمية أسواق الركاب المستهدفة، وتسويق الوجهات السياحية من أجل تعزيز الربط الجوي.

٢-٥ الخبرة الرئيسية: تطوير حلول متكاملة طوال الرحلة من خلال التعاون بين القطاعات

٢-٥-١ لا يتطلب تحسين الربط الجوي إنشاء مؤسسات جديدة، بل يكمن السر في الاستفادة من آليات التنسيق القائمة لبناء أوجه التآزر بين مختلف القطاعات. فاستئناف الرحلات يعالج مسألة الوصول إلى النقل الجوي، وتسهيل تأشيرات العبور يضمن دخولاً أكثر سلاسة، وتحسين خدمات الدفع والخدمات الداعمة للثقافة والسياحة يضمن جودة التجربة في وجهة السفر، والنقل المتعدد الأنماط بين الطيران والسكك الحديدية يوسع نطاق الخدمة. وبالاعتماد على قوائم مراجعة المسائل، والتنسيق الخاص بالمهام، والتحقق من خلال التجربة، والتقييم القائم على البيانات، يمكننا تحقيق آثار مضاعفة للتدابير التي تنص عليها السياسات.

٢-٥-٢ وتتلخص الفكرة الجوهرية لإمكانية تكرار هذه الخبرة وتعميمها في ما يلي: التركيز على سلسلة السفر الكاملة للمسافر، والبناء على آليات التنسيق القائمة، والاعتماد على بيانات السوق لتقييم النتائج، واعتماد نهج يبدأ بالمشاريع التجريبية أولاً ثم يتوسع بصورة تدريجية. ويمكن للدول الأعضاء ذات الموارد المحدودة أن تختار البدء بمطار محوري واحد، أو بمسارات سفر رئيسية، أو اختيار نقاط ضعف أو عوائق بارزة وإحداث اختراق فيها. وتتسق هذه الفكرة مع التنسيق الشامل والتحسين المستمر اللذين تدعو إليهما قرارات الإيكاو ذات الصلة.

٣- التوصية

٣-١ على ضوء المناقشة أعلاه، يُوصى بأن يقوم المؤتمر بما يلي:

أ) التوصية بأن تعزز الإيكاو التعاون مع منظمة الأمم المتحدة للسياحة، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)، بالإضافة إلى اتحاد النقل الجوي الدولي (الإياتا)، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، والاتحاد الدولي للسكك الحديدية (UIC)، من خلال فرق الخبراء ذات الصلة، لدراسة وإعداد مجموعة أدوات عمل طوعية بشأن الربط الجوي والتسهيلات المقدمة للركاب. ويمكن أن تغطي مجموعة الأدوات هذه مجالات مثل توزيع المسؤوليات بين القطاعات، وتحديد نقاط الضعف والعوائق التي تواجه الركاب، والبرامج التجريبية في منافذ الدخول، والتطوير المنسق للمسارات الجوية وأسواق الوجهات، والنقل المتكامل عبر شتى الأنماط.

ب) حث الدول الأعضاء على استكشاف "حزم تعاون طوعية للربط الجوي" في إطار التعاون الثنائي والإقليمي في مجال الطيران. ودون المساس بسيادتها وأمنها الوطني، ودون تعارض مع اتفاقات النقل الجوي القائمة، يجوز لها الجمع بين تدابير مثل الوصول إلى حقوق الحركة، وتسهيلات العبور، وخدمات المطارات، وتيسير الدفع، والترويج للسياحة في وجهات السفر، والنقل متعدد الأنماط، وتطبيقها، وذلك لتعزيز القدرات التشغيلية المستدامة للمسارات الجوية الجديدة وتعظيم الدور التحفيزي للطيران في قيادة النمو السياحي والاقتصادي؛

ج) تشجيع الدول الأعضاء على تنفيذ برامج تجريبية محدودة النطاق. يجوز لكل دولة، في ضوء ظروفها الخاصة، اختيار مطارات محورية، أو ممرات عابرة للحدود، أو مسارات جوية رئيسية لإجراء تجارب أولية في مجالات

محددة مثل تخليص العبور، وخدمات الدفع للقادمين، والتكامل بين الطيران والسكك الحديدية، والخدمات متعددة اللغات، ثم التوسع فيها تدريجياً بعد إجراء تقييم قائم على البيانات. ويجوز للمكاتب الإقليمية للإيكاو تقديم المساعدة الفنية لتسهيل تنفيذ هدف "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

— انتهى —