



المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي

مونتريال، كندا، من ١٦ - ٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ١ من جدول الأعمال: نظرة عامة على التطورات في مجال النقل الجوي
٢-١: النقل الجوي في خطة الإيكاو الاستراتيجية طويلة الأجل:
تسريع التحول في مجال الطيران حتى عام ٢٠٥٠

تعزيز الربط الجوي العالمي: منهجية اختيار نقاط الربط
في شبكة الخطوط الجوية الدولية للبلدان النامية
(مقدمة من الصين)

الموجز التنفيذي

يهدف تعزيز الربط الجوي العالمي إلى إقامة منظومة عالمية للنقل الجوي أكثر توازناً وشمولاً، بما يتسق مع أهداف خطة منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) الاستراتيجية. ويُقترح في ورقة العمل هذه اعتماد منهجية تسمح باختيار نقاط الربط في شبكة الخطوط الجوية الدولية للبلدان النامية. وستساعد الفكرة الجديدة المقترحة للبلدان النامية على تحسين شبكات خطوطها الجوية والاندماج بصورة أفضل في منظومة شبكة الخطوط الجوية العالمية.

الإجراءات: يُدعى المجلس إلى القيام بما يلي:

أ) الإقرار بأهمية تعزيز الربط الجوي العالمي في النهوض بالتنمية الاجتماعية والاقتصادية لجميع البلدان وتحسين الرفاه الاجتماعي للجميع، وفي تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد خلف الركب" (NCLB)، وفي تحقيق أهداف خطة الإيكاو الاستراتيجية؛

ب) حثّ الدول الأعضاء إلى تعزيز الربط بالبلدان النامية وتشجيع إقامة شبكة عالمية للنقل الجوي أكثر توازناً وشمولاً؛
ج) الطلب إلى الإيكاو تكليف أفرقة الخبراء المعنية بإجراء بحوث بشأن النهج المبين في هذه الورقة، وتشجيع الدول الأعضاء الراغبة على تبادل ممارسات اختيار نقاط الربط أو نقاط التوصيل مع شركات الطيران والمطارات والمنظمات الإقليمية المعنية، وإجراء دراسات حالة طوعية لتقييم أثر النهج المعني في إمكانية الوصول والاستدامة التجارية ومتانة الشبكة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع"، و"عدم ترك أي بلد خلف الركب".
الآثار المالية:	لا يلزم توفير موارد إضافية.
المراجع:	قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٥ - مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٣ - مبادرة عدم ترك أي بلد خلف الركب

^١ قدمت الصين النسختين الصينية والإنجليزية.

قرار الجمعية العمومية ٤٢-٢٦- البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي خطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠	
--	--

١- المقدمة

١-١ قيمة وأهمية تعزيز الربط الجوي العالمي

١-١-١ يُعد الطيران المدني، بما يتميز به من مزايا فريدة من حيث السرعة والتغطية والربط، وسيلة النقل الشبكية الوحيدة القادرة على الوصول إلى جميع أنحاء العالم. ويؤدي دوراً لا غنى عنه في النقل العابر للحدود والمحيطات، وهو الوسيلة الأكثر كفاءة لتحقيق الربط بين البلدان.

١-١-٢ وقد اعتمدت الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، في دورتها التاسعة والثلاثين، القرار ٣٩-٢٣ بشأن مبادرة عدم ترك أي بلد خلف الركب، التي تدعو إلى تحقيق التنمية الشاملة والمنصفة، وتولي البلدان النامية أولوية عالية، ولا سيما أقل البلدان نمواً (LDCs) والبلدان النامية غير الساحلية (LLDCs) والدول الجزرية الصغيرة النامية (SIDS)، وتدعم بناء القدرات في البلدان النامية. واعتمدت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثانية والأربعين القرار ٤٢-٢٦، الذي يقر بأن خدمات النقل الجوي المنتظمة والموثوقة ذات أهمية أساسية لتنمية اقتصادات الدول، ولا سيما الدول النامية، بما فيها الدول التي تعتمد على السياحة.

١-١-٣ ويتسق تعزيز الربط الجوي العالمي مع الأهداف الجوهرية لخطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠. فمن شأن استيعاب الدول في نظام متكامل ومزدهر ومتربط وميسر وشامل وميسر التكلفة لنقل الركاب والبضائع أن يدفع عجلة التنمية الاجتماعية والاقتصادية ويعزز الرفاه الاجتماعي للجميع، وهي رؤية تظل راسخة في مبدأ عدم ترك أي بلد خلف الركب.

٢-١ التحديات الرئيسية التي تعترض الربط الجوي العالمي

١-٢-١ عدم كفاية الطلب لتشغيل الخطوط المباشرة في بعض الأسواق. على الرغم من استمرار نمو الطلب العالمي على النقل الجوي، لا يستطيع عدد كبير من أزواج المدن التي تنطوي على قيمة اقتصادية أو اجتماعية محتملة تسيير رحلات مباشرة أو استمرار تشغيلها بسبب عدم كفاية حركة الركاب وانخفاض العائدات. ولا يعيق ذلك التكامل الاقتصادي العالمي والإقليمي فحسب، بل يحرم أيضاً العديد من المسافرين الذين يعتمدون على النقل الجوي من الوصول إلى الشبكة الجوية العالمية.

١-٢-٢ استمرار فجوات الربط في البلدان النامية. تتخذ الناقلات الجوية قراراتها المتعلقة بالسعة والشبكات استناداً إلى مستويات الطلب وهياكل التكلفة والعائدات المتوقعة. وتنتم بعض البلدان النامية بانخفاض الطلب الإجمالي وتجزؤ الأسواق وطول مسافات الرحلات. وتميل الخدمات الجوية إلى التركيز في الأسواق ذات الطلب المرتفع، مع إيلاء اهتمام محدود بوجه خاص لاقتصادات الأسواق الناشئة. ويؤدي ذلك إلى ظروف سفر غير ملائمة للمسافرين من البلدان النامية وإليها.

١-٢-٣ مواجهة الدول النامية قيوداً داخلية ملحوظة في القدرات. تعاني بعض البلدان النامية من أوجه قصور كبيرة في سعة الأساطيل والبنية الأساسية للطيران والأطر التنظيمية والموارد البشرية والتكنولوجيا. ولا تحد هذه القيود من قدرتها على الاندماج في شبكة النقل الجوي العالمية فحسب، بل تؤدي أيضاً إلى تأثير "ماثيو"، أي تراكم المزايا لدى الأطراف الأقوى، في تنمية النقل الجوي، مما يفاقم الاختلالات في الربط العالمي.

١-٢-٤ إضافة إلى ذلك، تزيد عوامل من قبيل النزاعات السياسية وارتفاع تكاليف وقود الطائرات من صعوبة استمرار شركات الطيران في جميع البلدان في تشغيل الخطوط الدولية.

٢- المناقشة

١-٢ نهج لاختيار نقاط الربط في شبكة الخطوط الجوية الدولية للبلدان النامية

١-١-٢ **النهج العام.** تشكل نقاط الربط أساس شبكة الخطوط الجوية وتؤدي دوراً لا غنى عنه في تكوين ممرات النقل. ويمكن أن تكون نقطة الربط مركز عبور لبلد أو إقليم، أو مطاراً يشكل إحدى البوابات الرئيسية. ولتعزيز الربط الدولي للبلدان النامية، من الضروري تحديد نقاط الربط في ممرات شبكة الخطوط الجوية الدولية لكل بلد وإقليم على نحو موضوعي ودقيق. ويمكن إعداد نظام لمؤشرات تقييم نقاط الربط بحيث يراعي عوامل متعددة، منها الربط الجوي وخصائص مراكز الربط وإمكانات السوق والروابط الاقتصادية والتجارية وبيئة الأعمال. ويمكن بعد ذلك استخدام أسلوب ترتيب الأفضلية حسب التشابه مع الحل المثالي، المرجحة بالإنتروبيا (TOPSIS)، وهي طريقة شاملة للتقييم متعددة المؤشرات وتستخدم أولاً طريقة أوزان الإنتروبيا لحساب أوزان المؤشرات، ثم تستخدم طريقة الأفضلية لمنح العينات درجات وترتيبها، وذلك لإجراء تقييم شامل لمراكز الطيران في بلدان الإقليم المستهدف. وأخيراً، تُقدم المقترحات المحددة لاختيار نقاط الربط بما يتفق مع الوضع الفعلي لتطور الطيران المدني الوطني وخطته الاستراتيجية.

٢-١-٢ الخطوات المحددة

- الخطوة ١: اختيار السوق الإقليمية المستهدفة.
 - الخطوة ٢: إعداد نظام لتقييم نقاط الربط في السوق الإقليمية المستهدفة استناداً إلى أبعاد من قبيل روابط الطيران (س١)، وخصائص مراكز الربط (س٢)، وإمكانات السوق (س٣)، والروابط الاقتصادية والتجارية (س٤)، وبيئة الأعمال (س٥).
 - الخطوة ٣: تحديد المؤشرات الخاصة بكل بُعد من الأبعاد بمزيد من الدقة استناداً إلى توافر البيانات. فعلى سبيل المثال، يمكن أن يمثل حجم حركة الركاب (س١-١)، وتواتر الرحلات (س١-٢)، وعدد المطارات المرتبطة (س١-٣) مستوى الروابط الجوية بين البلد (أ) والبلد (ب١).
 - الخطوة ٤: إعداد البيانات.
 - الخطوة ٥: استخدام طريقة أوزان الإنتروبيا لتحديد وزن (ص) لكل مؤشر لمختلف الأبعاد.
 - الخطوة ٦: استخدام طريقة TOPSIS لحساب الدرجة الشاملة لكل مطار في الإقليم.
 - الخطوة ٧: إجراء تحليل عنقودي. وتُصنف مراكز الربط في السوق الإقليمية المستهدفة في مستويات مختلفة استناداً إلى الدرجات الشاملة.
 - الخطوة ٨: تقديم مقترحات بشأن نقاط الربط المحورية في السوق الإقليمية المستهدفة. وفي ضوء ظروف تطوير الطيران المدني الوطني وخطته الاستراتيجية، تُحدد عدة مطارات محورية أو بوابات باعتبارها نقاط ربط في الشبكة الدولية. ومن خلال إعطاء الأولوية لتسيير الخطوط الجوية إلى نقاط الربط المختارة أو زيادة تواترها وتعزيز التعاون التجاري بين الناقلات الجوية، يمكن تحسين تغطية الشبكة ومدى امتدادها إلى الإقليم المستهدف تحسيناً فعالاً.
- ٣-١-٢ **الخلاصة.** بالنسبة إلى البلدان والأقاليم التي لا تغطي بخدمات جوية كافية، يمكن للمنهجية القائمة على البيانات والمقترحة في هذه الورقة لاختيار نقاط الربط في شبكة الخطوط الجوية أن توفر مرجعاً داعماً لتحسين الربط، بما في ذلك تعزيز الربط من جميع البلدان إلى البلدان النامية وتحسين الربط الخارجي من البلدان النامية إلى سائر بلدان العالم.

٢-٢ سبل أخرى لدعم اندماج البلدان النامية في منظومة شبكة الخطوط الجوية العالمية

١-٢-٢ تعزيز التعاون في مجال البنية الأساسية. دعم البلدان النامية في المضي قدماً في إنشاء المطارات ونظم إدارة الحركة الجوية ومجمعات الخدمات اللوجستية وغيرها من منشآت البنية الأساسية للطيران، وتحسين خدمة التنمية الاقتصادية المحلية ونمو فرص العمل.

٢-٢-٢ تعميق التعاون في مختلف مجالات الطيران المدني. تشجيع تحرير حق دخول الأسواق بين الدول الأعضاء، وتشجيع التعاون التجاري بين شركات الطيران، وتوسيع نطاق تغطية شبكات الخطوط الجوية.

٣-٢-٢ المساعدة في بناء القدرات. الاستفادة الكاملة من الموارد والمنصات والآليات القائمة واتخاذ إجراءات فردية ومشاركة لتبادل الخبرات الإنمائية وتقديم المساعدة الفنية وتوفير الدعم العملي لبناء كوادر مهنية متخصصة في الطيران المدني في البلدان النامية.

— انتهى —