ATConf/7-WP/46
25/9/26

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوّي

مونتريال، كندا، من ١٦ –٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ٢ من جدول الأعمال: 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

الحفاظ على منافع تحرير النقل الجوي من خلال الاستثمار المستمر في البنية التحتية ورأس المال البشري

(ورقة مقدّمة من اليابان)

الموجز التنفيذي

منذ انعقاد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/٦)، أسهم تحرير النقل الجوي وتوسيع نطاق دخول الأسواق إسهاما كبيرا في نمو شبكات النقل الجوي الدولي. ومع توقّع استمرار نمو الطلب على النقل الجوي، تتضح بشكل متزايد أهمية الاستثمار في البنية التحتية للطيران والموارد البشرية.

وتقترح ورقة العمل هذه أن تركّز سياسات النقل الجوي الدولي في المستقبل ليس فقط على تعزيز النمو من خلال توسيع نطاق دخول الأسواق، ولكن أيضا على الاستثمار في البنية التحتية للطيران والموارد البشرية، وعلى تهيئة بيئة مواتية تُسهِّل هذا الاستثمار. وفي هذا السياق، تتناول الورقة أهمية رؤى طويلة الأجل للسياسة العامة، تتيح القدرة على التنبؤ وتنوّع نماذج إدارة المطارات والتعاون بين الأطراف المعنية والاستخدام الفعال للبنية التحتية القائمة والاستثمار في الموارد البشرية.

الإجراءات: يُدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

أ) الإقرار بأنه في حين يواصل تحرير النقل الجوي وتوسيع نطاق دخول الأسواق أداء دور مهم في تطوير الطيران الدولي، تتزايد ضرورة الاستثمار الكافي في البنية التحتية للطيران والموارد البشرية للحفاظ على المنافع المحققة من هذا النمو؛

ب) الإقرار بأهمية تهيئة بيئة تشجّع الاستثمار الطويل الأجل في البنية التحتية للطيران والموارد البشرية من خلال تعزيز القدرة على التنبؤ ببيئة التشغيل؛

ج) الإقرار بأهمية تمكين الدول من اتّباع نُهج تتناسب مع ظروفها الخاصة، وأهمية تعزيز التعاون بين الحكومات ومشغّلي المطارات وشركات الطيران وسائر الأطراف المعنية في النهوض بتطوير البنية التحتية وتعزيز القدرة الاستيعابية والاستخدام الفعال للبنية التحتية القائمة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية:	لا توجد.
المراجع:	لا توجد.

١- المقدمة

١-١ منذ انعقاد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/٦)، جرى الترويج لتحرير النقل الجوي وتوسيع نطاق دخول الأسواق بوصفهما من الأولويات الرئيسية للسياسة العامة في مجال الطيران المدني الدولي. وفي اليابان، لم يقتصر دعم نمو شبكات النقل الجوي الدولي على تنفيذ سياسات الأجواء المفتوحة، بل شمل أيضا تدابير من قبيل تعزيز القدرة الاستيعابية في المطارات الرئيسية، بما فيها مطارات منطقة طوكيو الكبرى، وتحسين نظم إدارة الحركة الجوية.

١-٢ ومن المتوقع أن يستمر الطلب العالمي على النقل الجوي في النمو على المدى الطويل، مع توقّع ارتفاع حركة الركاب إلى ما يقارب ٢,٧ ضعف مستواه في عام ٢٠٢٤ بحلول عام ٢٠٥٠. ويُتوقع تحقيق نمو قوي بوجه خاص في إقليمي آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط، وهو ما يؤكد أهمية الاستثمار في البنية التحتية للطيران والموارد البشرية لدعم هذا النمو.

١-٣ وتسعى ورقة العمل هذه إلى استهلال المناقشة بشأن الاستثمار في البنية التحتية للطيران والموارد البشرية، بهدف ضمان إمكانية الحفاظ على المنافع المتحققة من تحرير النقل الجوي على المدى الطويل.

٢- المناقشة

٢-١ منجزات التحرير والحاجة إلى استثمار مستدام

٢-١-١ أسهم تحرير النقل الجوي وتوسيع نطاق دخول الأسواق إسهاما كبيرا في نمو شبكات النقل الجوي الدولي وفي تحسين سبل الراحة المتاحة للركاب. وفي اليابان، تعزّز الربط الجوي الدولي من خلال تنفيذ سياسات الأجواء المفتوحة، إلى جانب اتخاذ تدابير من قبيل تعزيز القدرة الاستيعابية في مطارات المدن الكبرى وتشجيع دخول الناقلين منخفضي التكاليف (LCCs) إلى السوق. ونتيجة لذلك، ارتفع عدد الرحلات الدولية الأسبوعية من ٢,٦٤٩ رحلة في الأسبوع حين استهلّت اليابان سياساتها للأجواء المفتوحة في عام ٢٠١٠، إلى ٦٧٩ ٥ رحلة في الأسبوع حسب الوضع السائد في نهاية أكتوبر ٢٠٢٥، أي بزيادة تجاوزت الضعف خلال هذه الفترة.

٢-١-٢ ومع ازدياد الحركة الجوية، أصبح التوسّع في القدرة الاستيعابية في المطارات المزدحمة والمجال الجوي المزدحم، فضلا عن تأمين الموارد البشرية، من التحديات المهمة في مجال السياسات. واستجابة لتنامي الطلب، اتخذت اليابان تدابير شملت تعزيز القدرة الاستيعابية في مطارات المدن الكبرى، وتحسين نظم إدارة الحركة الجوية، والتنمية المقررة للعاملين في مجال الطيران، بمن فيهم الطيارون والفنيون. وبالإضافة إلى ذلك، أبرز تعافي الطلب على النقل الجوي ونموه في أعقاب جائحة كورونا الحاجة إلى تأمين ما يكفي من العاملين في مجالي المناولة الأرضية وأمن الطيران.

٢-١-٣ وتبيّن هذه التجارب أن النمو الناتج عن التحرير لا يمكن استدامته إلا من خلال مواصلة الاستثمار في البنية التحتية للطيران والموارد البشرية. ولذلك ينبغي أن تولي السياسة الدولية للنقل الجوي في المستقبل اهتماما أكبر ليس فقط لتعزيز النمو من خلال توسيع نطاق دخول الأسواق، بل وأيضا للاستثمار في البنية التحتية للطيران والموارد البشرية، إلى جانب تهيئة بيئة مواتية تيسّر هذا الاستثمار.

٢-٢ تهيئة البيئة المواتية للاستثمار الطويل الأجل

٢-٢-١ رؤية طويلة الأجل للسياسة العامة تستند إلى الاستراتيجيات الوطنية

٢-٢-١-١ تتألف البنية التحتية للطيران، ولا سيما المطارات، من أصول رأسمالية عامة طويلة العمر تتطلب فترات ممتدة للتخطيط والتشييد والتشغيل والتجديد، في حين تستمر في تحقيق المنافع على مدى سنوات عديدة. وبناء على ذلك، يتطلب تطوير البنية التحتية للطيران وتوسيعها استثمارات مستدامة ومقررة بعناية من منظور طويل الأجل.

٢-٢-١-٢ وفي الوقت ذاته، قد يشهد الطلب على النقل الجوي تقلبات كبيرة على المدى القصير نتيجة للظروف الاقتصادية والجوائح والكوارث الطبيعية وغيرها من العوامل الخارجية. ولتمكين مشغّلي المطارات وشركات الطيران والمستثمرين من القطاع الخاص من اتخاذ قرارات استثمارية مستنيرة على المدى الطويل، من المهم كفالة القدرة على التنبؤ ببيئة التشغيل من خلال أطر مستقرة وطويلة الأجل للسياسة العامة. وفي هذا الصدد، ينبغي للدول أن تبيّن بوضوح توجهاتها المتعلقة بتطوير وتشغيل البنية التحتية للطيران في إطار الاستراتيجيات وخطط التنمية الوطنية، وأن توفّر توجيهات طويلة الأجل وقابلة للتنبؤ للسياسة العامة.

٢-٢-١-٣ وفي اليابان، تُعتبر البنية التحتية للطيران ركيزة اجتماعية واقتصادية أساسية في الاستراتيجيات الوطنية وخطط التنمية الشاملة منذ ستينات القرن الماضي، وقد جرى تطويرها باستمرار وفق رؤية طويلة الأجل. وأسفر ذلك عن إنشاء مجموعة متنوعة من البنى التحتية للطيران، تشمل مطارات تعمل كبوابات دولية رئيسية ومطارات تخدم المجتمعات المحلية، مما أرسى الأساس الذي تقوم عليه شبكة النقل الجوي في اليابان. وتبرهن هذه التجربة على أهمية الرؤى الطويلة الأجل للسياسة العامة وأهمية وجود بيئة استثمارية تتسم بالقدرة على التنبؤ في تيسير التطور المطرد للبنية التحتية للطيران.

٢-٢-٢ تنوّع نماذج إدارة المطارات والتعاون بين الأطراف المعنية

٢-٢-٢-١ تتفاوت المطارات تفاوتا كبيرا من حيث الحجم والدور وظروف السوق. فبينما تعمل بعض المطارات كبوابات رئيسية وعُقد أساسية ضمن شبكة النقل الجوي الدولي، تؤدي مطارات أخرى دورا حيويا في خدمة المجتمعات المحلية. كما تتباين أحجام حركة الركاب وهياكل الإيرادات وفرص مشاركة القطاع الخاص من مطار إلى آخر. وبناءً على ذلك، تعتمد اليابان نماذج متنوعة لإدارة المطارات، تشمل المطارات المُدارة على المستوى الوطني، والمطارات المُدارة من قبل السلطات المحلية، والمطارات ذات الطابع المؤسسي، بما في ذلك تلك التي تُدار بموجب اتفاقيات امتياز، بما يتوافق مع خصائص وظروف كل مطار وإقليم على حدة.

٢-٢-٢-٢ وبصرف النظر عن نموذج الإدارة المعتمد، فإن تلبية الطلب على النقل الجوي في المستقبل وتحقيق ما يلزم من استثمارات وتعزيز للقدرة الاستيعابية يتطلبان مشاركة طائفة واسعة من الأطراف المعنية، منها الحكومات ومشغّلو المطارات وشركات الطيران والسلطات المحلية. وعلى وجه الخصوص، لا يمكن لأي جهة بمفردها أن تنجز مبادرات مثل توسيع القدرة

الاستيعابية للمطارات وتنمية القوى العاملة، بل يجب السعي إلى تحقيقها من خلال التعاون بين أطراف معنية متعددة. وفي اليابان، جرى كذلك النهوض بهذه المبادرات من خلال التعاون الوثيق فيما بين الأطراف المعنية. وتيسيرا لهذا التعاون، من المهم أن تبيّن الاستراتيجيات وخطط التنمية الوطنية بوضوح توجهات تطوير وتشغيل البنية التحتية للطيران، بما يتيح للأطراف المعنية تقاسم أهداف مشتركة طويلة الأجل والعمل معا وفقا لأدوار ومسؤوليات كل منها.

٢-٢-٣ اعتبارات تتعلق بتهيئة بيئة مواتية

٢-٢-٣-١ تتطلب الاستجابة لنمو الطلب على النقل الجوي في المستقبل ليس فقط الاستثمار في بنى تحتية جديدة، بل تقتضي أيضا الاستخدام الفعال للبنية التحتية القائمة والاستثمار في الموارد البشرية التي يقوم عليها قطاع الطيران.

٢-٢-٣-٢ وفي اليابان، لم يقتصر تعزيز القدرة الاستيعابية للمطارات على تطوير المدارج والمحطات الجوية، بل شمل أيضا تدابير من قبيل تنقيح إجراءات الطيران وتحسين نظم إدارة الحركة الجوية. وعلاوة على ذلك، تُبذل جهود لتحسين القدرة على معالجة حركة الركاب من خلال تنسيق أوثق بين المطارات وشركات الطيران وهيئات مراقبة الحدود (CIQ)، بهدف تعزيز التحول الرقمي على نطاق المطار بأكمله.

٢-٢-٣-٣ وفي الوقت ذاته، وفي ظل التغيّر الديمغرافي وتنامي الطلب بعد الجائحة، تواجه اليابان نقصا في العاملين في مجالات تشمل المناولة الأرضية وأمن الطيران. ولمواجهة هذه التحديات، تُبذل جهود لتحسين الإنتاجية عن طريق تعزيز التحول الرقمي والتشغيل الآلي، فضلا عن تعزيز استقطاب القوى العاملة وتدريبها.

٣- الاستنتاجات

٣-١ أسهم تحرير النقل الجوي وتوسيع نطاق دخول الأسواق إسهاما كبيرا في تطوير الطيران الدولي. غير أن الحفاظ على هذه المنجزات على المدى الطويل يتطلب مواصلة الاستثمار في البنية التحتية للطيران والموارد البشرية. ولذلك ينبغي أن تضع سياسات النقل الجوي الدولي في المستقبل الاستثمار في البنية التحتية للطيران والموارد البشرية ضمن أولوياتها الرئيسية، إلى جانب مواصلة تعزيز دخول الأسواق.

٣-٢ ومن المستصوب أن تحدّد الدول بوضوح دور البنية التحتية للطيران ضمن الاستراتيجيات وخطط التنمية الوطنية، وأن تعزّز القدرة على التنبؤ ببيئة التشغيل تيسيرا للاستثمار الطويل الأجل.

٣-٣ ومن المستصوب أن تستفيد الدول من ترتيبات إدارة المطارات التي تتناسب مع ظروفها الخاصة، وأن تهيّئ الظروف التي تمكّن الحكومات ومشغّلي المطارات وشركات الطيران وسائر الأطراف المعنية من العمل معا على توفير ما يلزم من بنية تحتية وتعزيز للقدرة الاستيعابية للاستجابة للنمو المتوقع في الطلب على خدمات النقل الجوي في المستقبل.

٣-٤ وإلى جانب تطوير بنية تحتية جديدة، يُعد الاستخدام الفعال للبنية التحتية القائمة والاستثمار في الموارد البشرية من العوامل المهمة لتحقيق نمو مستدام في مجال الطيران الدولي.

— انتهى —