ATConf/7-WP/77
25/9/26

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوّي

مونتريال، كندا، من ١٦ –٢٠٢٦/١١/٢٠

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

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

تحديث أدوات السياسات العامة وجعلها أكثر ديناميكيّةً باستخدام المنهجيات القائمة على البيانات لتعزيز المواءمة التنظيمية والتنموية

(ورقة مقدّمة من المملكة العربية السعودية)

الموجز التنفيذي

تعرِض ورقة العمل هذه الفرص الاستراتيجية لتحديث أدوات السياسة الاقتصادية وأدوات البيانات التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) وتطويرها من أجل تحفيز الدول الأعضاء بشكل أفضل بهدف تعزيز مواءمة السياسات الاقتصادية سعياً إلى تنفيذ خطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦–٢٠٥٠.

وتقترح هذه الورقة تحويل المواد الإرشاديّة الخاصة بسياسات الإيكاو إلى أدوات أكثر ديناميكيةً باستخدام أدوات البيانات والمقاييس الاقتصادية المُحدّثة، على سبيل المثال لا الحصر، المؤشر العالمي للقدرة التنافسية في مجال الطيران (GACI) وحساب الطيران الفرعي (ASA)، وذلك من أجل مواكبة النمو المستمر لقطاع الطيران. وتهدف أدوات السياسة العامة الديناميكية المقترحة إلى تحقيق واقع السوق وعرض العوائد الاقتصادية، ممّا يُحفّز الدول الأعضاء على تعزيز التطبيق مع مراعاة الفوارق الإقليمية والاستعداد المؤسسي والترتيبات المختلفة (الثنائية والإقليمية ومتعددة الأطراف) أيضاً. وعلاوةً على ذلك، تدعو الورقة إلى التعاون والتآزر بين فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP) وفريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران (ADAP) لوضع سياسات قائمة على الأدلة. وأخيراً، تتناول الجهود التنظيميّة والماليّة التي يتعيّن على الإيكاو بذلها، إلى جانب إيلاء الأهميّة اللازمة إلى الحزم التدريبيّة المطلوبة لتحقيق أفضل النتائج.

الإجراء: يُدعى المؤتمر لاعتماد الإجراءات الواردة في القسم ٤.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية:	
المراجع:	قرار الجمعية العموميّة ٤٢–٢٦ – البيان الموحّد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي خطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦–٢٠٥٠

١- المقدمة

١-١ يُعدّ النقل الجوي مُحرّكاً أساسيّاً للربط العالمي والازدهار الاقتصادي من خلال تسهيل السياحة والأعمال والتجارة، بالإضافة إلى ازدهار المجتمعات. وله تاريخ طويل من النمو ومن المتوقَّع أن يتضاعف خلال الأعوام الأربعة والعشرين المُقبلة، وفقاً لخطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠.

١-٢ وتُعتبَر الجهود التي تبذلها الإيكاو من أجل تحقيق هدفها الاستراتيجي المتمثّل بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي (EDAT) جديرةً بالثناء وتتّسم بالفعاليّة، لا سيّما من خلال أطرها التنظيميّة والسياسيّة الإرشاديّة. وبالرغم من ذلك، لا يزال هناك مجال واسع لإحراز مزيد من التقدم على أصعدة عدّة. ومن أجل بلوغ مستوى تطبيق هذه المواد، يتعيَّن على الدول أن تأخذ العناصر التالية بعين الاعتبار: القيمة المضافة لاقتصاداتها والناتج المحلي الإجمالي (GDP) والربط الجوي واستحداث فرص العمل وأدوات التدريب المُتاحة لدعم هذه العملية وديناميكيّة تطبيق هذه المواد وتوافر أدوات بيانات حديثة لتقييم مستوى التقدّم وجاهزية البنية التحتية.

١-٣ لذلك، ستسلّط هذه الورقة الضوء على فرص تحديث المواد ذات الصلة بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي من خلال المنهجيّات القائمة على البيانات والاستفادة من هذه المواد إلى أبعد حدّ وتحقيق المواءمة المؤسّسية والتنظيمية والتنموية، مع مراعاة التحديات، على غرار تخصيص الموارد والحاجة إلى بناء القدرات.

٢- المناقشة

تحقيق القيمة المُضافة من خلال أدوات البيانات المُحدّثة والمتنوعة

٢-١ لا بُدّ من إقامة علاقة مباشرة بين الأطر التنظيميّة للتنمية الاقتصادية والعوائد الاقتصادية الوطنية لتحفيز الدول من أجل تطبيق المواد الإرشاديّة الصادرة عن الإيكاو.

٢-٢ وفي هذا الصدد، تُدعى الإيكاو إلى النظر في إدراج أدوات عدّة، منها، على سبيل المثال لا الحصر، المؤشر العالمي للقدرة التنافسية في مجال الطيران وحساب الطيران الفرعي ومقاييس اقتصادية أخرى، مباشرةً في منصات بياناتها والاستفادة منها لتحديث المواد التنظيمية الاقتصادية، مع عرض منافعها الاقتصادية على تطبيق المواد الإرشاديّة، وذلك سعياً إلى توفير مجموعة بيانات متنوّعة.

- يُعدّ المؤشر العالمي للقدرة التنافسية في مجال الطيران أداةً حيويّةً لمقارنة جودة الربط الجوي وجاهزية البنية التحتية والكفاءة التنظيمية مقارنةً مع المقاييس العالمية.
- يوفّق حساب الطيران الفرعي مباشرةً بين بيانات الطيران وأنظمة المُحاسبة الوطنية، ممّا يسمح لهيئات الطيران المدني بتقديم أدلة واضحة على مساهمات القطاع في الناتج المحلي الإجمالي الوطني واستحداث فرص العمل وتحقيق عوائد اقتصاديّة أكبر.

٢-٣ ومن شأن توفير هذه الآفاق الاقتصادية الشاملة والمتنوّعة والملائمة أن يُحفّز الدول على تعزيز التطبيق وضمان الاستثمار في البنية التحتية وتحديد الأولويات الوطنية.

التطبيق الناشط: مراعاة الفوارق في الموارد واتجاهات السوق واتباع نهج تدريجي

٢-٤ تتغيّر بيئة الطيران التجاري اليوم بشكل متواصل وبوتيرة سريعة، وتشهد تحوّلات جديدة في الأسواق ونماذج مالية حديثة، ممّا يحول دون تطبيق نصوص ثابتة إلى حدّ ما لا يتمّ تحديثها إلا على فترات زمنيّة متباعدة. وبالتالي، يمكن أن تكون المواد الإرشاديّة أكثر ديناميكيّةً واستجابةً وسهلة التطبيق على واقع السوق مباشرةً.

تآزر السياسات القائمة على البيانات: التعاون المشترك بين فريق خبراء تنظيم النقل الجوي وفريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران

٢-٥ من المهم دعم المواد الإرشاديّة باستخدام منهجيّات قائمة على البيانات من أجل تحسين ديناميكيّتها بهدف تحقيق المواءمة المؤسسية والتنموية. وبالتالي، تقترح هذه الورقة إقامة آلية تعاون، على غرار الاجتماعات المشتركة المُنتظَمة أو برنامج عمل مشترك، بين فريق خبراء تنظيم النقل الجوي وفريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران، ممّا يُحقّق التآزر في طرق عمل فريقي الخبراء ويضمن التحقّق من السياسات التنظيمية بشكل متواصل حرصاً على مراعاتها للمقاييس الاقتصادية ومقاييس الربط والتنبؤات القائمة.

٣- الاعتبارات

معالجة القضايا التنظيمية والمالية

٣-١ لا بدّ من إعادة تخصيص الموارد بشكل صحيح سعياً إلى بلوغ الهدف الاستراتيجي للتنمية الاقتصادية للنقل الجوي لتحقيق أفضل النتائج. وقد عزّزت مخصّصات الميزانيّة العاديّة والموارد البشريّة المتاحة بشكل عام أطر الرقابة على السلامة والأمن، بالإضافة إلى الملفات الجديدة والناشئة نسبياً، على غرار سياسة تغير المناخ. وصحيح أن هذه الموضوعات مهمّة في حين أن مجال التنمية الاقتصادية للنقل الجوي لا يزال يُعاني محدوديّة الموارد البشرية والمالية ويعتمد اعتماداً مفرطاً على التمويل الطوعي وغير الثابت، ممّا يحدّ من توفير الدعم طويل الأمد للدول.

نشر حزم التدريب العملية

٣-٢ في هذا السياق، وفي ضوء الإمكانيات التي تعرضها ورقة العمل هذه، يُوصى أيضاً بتخطيط المبادرات لبناء القدرات وحزم التدريب المُكيّفة وتطويرها بطريقة متوازية، مع مراعاة التحديثات المقترح إدخالها على الأدوات الإرشاديّة، حرصاً على مدّ جميع الدول الأعضاء بالمهارات العملية والدراية اللازمة لاعتماد هذه الأدوات وتطبيقها من أجل بلوغ قطاع طيران متناسق وقادر على الصمود في وجه الأزمات.

٤- الإجراء المعروض على المؤتمر

٤-١ يُرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

أ) الطلب إلى المجلس تحويل المواد الإرشاديّة بشأن السياسات الاقتصادية إلى أدوات أكثر ديناميكية مكيّفة حسب احتياجات الدول الأعضاء باستخدام أدوات البيانات الاقتصادية المتنوعة والمحدثة بما في ذلك، *من بين أمور أخرى*، المؤشر العالمي للقدرة التنافسية في مجال الطيران وحساب الطيران الفرعي، ومع مراعاة الفوارق الإقليمية واتجاهات السوق؛

ب) حثّ المجلس على إنشاء واجهة تعاونية رسمية، من خلال اجتماعات مشتركة ومنتظمة أو طرق عمل منسّقة، بين فريق خبراء تنظيم النقل الجوي وفريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران لترسيخ منهجيات العمل القائمة على البيانات والأدلة سعياً إلى تحديث السياسات الاقتصادية والمواد الإرشاديّة؛

ج) حثّ الأمين العام والأمانة العامة على ضمان تخصيص الموارد الكافية والملائمة من أجل تنفيذ الهدف الاستراتيجي المتمثّل بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي بشكل فعّال وبأفضل طريقة، إلى جانب إعداد حزم بناء القدرات المكيّفة وعرضها على الدول الأعضاء.

— انتهى —