منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

ATConf/7-WP/93[1]
24/9/26

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي

مونتريال، كندا، من ١٦ إلى ٢٠٢٦/١١/٢٠

البند ٢: 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

دمج قطاع الطيران كرافد اقتصادي ومحفّز للتنويع: دراسة حالة رؤية عُمان ٢٠٤٠

(مقدمة من سلطنة عمان)

الموجز التنفيذي

تستعرض هذه الورقة الدور التحويلي لقطاع الطيران كعامل تمكيني ورافد اقتصادي يدعم التنويع والنمو المستدام. وبالاستناد إلى تجربة سلطنة عُمان، توضح الورقة كيف أن دمج الطيران ضمن أطر التخطيط والاستثمار الوطني يسهم في تعظيم العوائد الاقتصادية عبر دعم قطاعات السياحة والخدمات اللوجستية، وتحفيز الاستثمار الخاص.

وتطرح الورقة إطارًا تحليليًا يبرز العلاقة بين الربط الجوي (Connectivity) والنمو الاقتصادي، مع استخلاص دروس قابلة للتطبيق للدول الأعضاء

الإجراءات: يُدعى المؤتمر إلى النظر في التوصيات الواردة في البند رقم ٦.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية:	قد يترتب على تنفيذ التوجهات الواردة في هذه الورقة الحاجة إلى استثمارات إضافية في البنية التحتية للمطارات وأنظمة الملاحة الجوية، بما يدعم النمو المتوقع في الطلب على النقل الجوي. كما تشجع الورقة على تبني نماذج تمويل مبتكرة، بما في ذلك الشراكات بين القطاعين العام والخاص، لتعزيز كفاءة الإنفاق وتحفيز الاستثمار في المشاريع ذات العائد الاقتصادي المرتفع، خاصة في مجالات المدن والمناطق اللوجستية المرتبطة بالمطارات.
المراجع:	رؤية عُمان ٢٠٤٠ – الرؤية الوطنية، سلطنة عُمان. الاستراتيجية الوطنية للطيران ٢٠٤٠، سلطنة عُمان. الاستراتيجية الوطنية للسياحة ٢٠٤٠، سلطنة عُمان.

[1] قدمت عمان النسخة العربية لهذه الورقة.

	الاستراتيجية اللوجستية لسلطنة عُمان ٢٠٤٠. سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587) وبرامج التنمية الاقتصادية. منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) – أطر سياسات النقل الجوي. تحالف النقل الجوي (ATAG) – الطيران: الفوائد تتجاوز الحدود. الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) – دراسات الاقتصاد والربط الجوي. البنك الدولي – تقارير تطوير قطاع النقل الجوي. منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) – دراسات النقل والبنية التحتية. مجلس المطارات الدولي (ACI World) – تقارير اقتصاديات المطارات. أوكسفورد إيكونوميكس (Oxford Economics) – نماذج قياس الأثر الاقتصادي للطيران.

١- المقدمة

١-١ برزت أهمية دمج قطاع الطيران ضمن خطط التنمية الوطنية باعتباره ممكنًا للتنمية الاقتصادية وليس مجرد قطاع خدمي وفي هذا الإطار، تبنت سلطنة عُمان ضمن رؤية عُمان ٢٠٤٠ نهجًا يربط تطوير قطاع الطيران بأهداف التنويع الاقتصادي والاستدامة.

٢- النموذج العُماني: من قطاع خدمي إلى رافد اقتصادي:

٢-١ يعتمد النموذج العُماني لتطوير قطاع الطيران على إعادة تعريف دوره الاقتصادي، بحيث ينتقل من كونه قطاعًا خدميًا تقليديًا إلى كونه منظومة اقتصادية متكاملة تولّد قيمة مضافة عبر ارتباطه الوثيق بالقطاعات الأخرى. ويأتي هذا التحول في إطار رؤية عُمان ٢٠٤٠ ومن خلال تبني الاستراتيجية الوطنية للطيران (NAS 2040) والتي تستهدف رفع مساهمة قطاع الطيران في الناتج المحلي الإجمالي إلى أكثر من ٣.٥٪ بحلول عام ٢٠٤٠، مقارنة بـ ١,٨٪ في عام ٢٠٢٣، وهو ما يعكس تحولًا هيكليًا في دور القطاع ضمن الاقتصاد الوطني. وكذلك تحقيق نمو في الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي بنسبة ٥٪، ورفع حصة الاقتصاد غير النفطي إلى ٩٠٪، إلى جانب جذب تدفقات استثمار أجنبي مباشر تعادل ١٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي، ورفع نسبة التعمين في القطاع الخاص إلى ٤٠٪.

٢-٢ ومن المتوقع كذلك أن يتكامل قطاع الطيران في سلطنة عُمان بشكل مباشر مع عدد من الاستراتيجيات الوطنية الرئيسية، والتي تستهدف تنويع الاقتصاد وتعزيز الاستدامة، ومنها الاستراتيجية الوطنية للسياحة التي تهدف إلى استقطاب أكثر من ١١ مليون سائح سنويًا، والاستراتيجية اللوجستية التي تسعى إلى جعل سلطنة عُمان ضمن أفضل عشر دول عالميًا في مؤشرات الأداء اللوجستي، بالإضافة إلى الاستراتيجية البيئية التي تستهدف تحقيق الحياد الصفري للانبعاثات بحلول عام ٢٠٥٠.

٣- المناقشة والتحليل: نموذج الأثر الاقتصادي لقطاع الطيران (Economic Impact Model)

٣-١ يمثل مؤشر الربط الجوي (Air Connectivity Index) عنصرا أساسيا في تحديد قدرة الدولة على الاندماج في الاقتصاد العالمي. وتشير التقديرات الدولية (الدراسات المتخصصة) إلى أن تحسين هذا المؤشر بنسبة ١٠٪ يمكن أن يؤدي إلى زيادة تتراوح

بين ١٪ إلى ٢٪ في تدفقات السياحة الدولية، كما أن كل زيادة بمقدار مليون مسافر في حركة النقل الجوي يمكن أن تسهم في توليد ما بين ١٠ ٠٠٠ إلى ١٥ ٠٠٠ فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة في الاقتصاد المرتبط بقطاع الطيران (International Air Transport Association (IATA), Economic and Connectivity Studies; World Bank, Air Transport Development Reports, and Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Transport and Infrastructure Studies)، مع تأثير غير مباشر على نمو الناتج المحلي الإجمالي غير النفطي نتيجة ارتفاع الإنفاق السياحي، وزيادة الطلب على الخدمات المرتبطة، وتحفيز الاستثمارات في قطاع الضيافة والخدمات اللوجستية. وبناءً على ذلك، فإن الاستثمار في توسيع شبكات الخطوط الجوية وزيادة الترددات الجوية لا يُعد قرارًا تشغيليًا فقط، بل أداة اقتصادية مباشرة لتحفيز النمو.

٣-٢ ويمتد الأثر الاقتصادي للربط الجوي إلى قطاع الاستثمار الأجنبي المباشر (Foreign Direct Investment) حيث تشير التجارب الدولية إلى أن تحسين الوصول الجوي إلى الأسواق العالمية يقلل من تكاليف المعاملات الاقتصادية ويزيد من جاذبية البيئة الاستثمارية. وفي هذا السياق، فإن زيادة القدرة التنافسية للمطارات كمراكز ربط إقليمي ودولي تؤدي إلى تعزيز تدفقات الاستثمار نحو القطاعات المرتبطة بالطيران مثل المناطق الحرة، والخدمات اللوجستية، والمدن الاقتصادية المرتبطة بالمطارات، بما يخلق سلسلة قيمة ممتدة تتجاوز حدود قطاع النقل الجوي التقليدي.(World Bank, Air Transport Development Reports; OECD, Transport and Infrastructure Studies.).

٣-٣ يمثل قطاع السياحة أحد أهم قنوات انتقال الأثر الاقتصادي للطيران، فزيادة الربط الجوي تؤدي إلى زيادة عدد الزوار الدوليين، ورفع متوسط مدة الإقامة، وزيادة الإنفاق السياحي. وتشير التقديرات إلى أن كل مليون مسافر إضافي يولد ما بين ١٠ ٠٠٠ إلى ١٥ ٠٠٠ فرصة عمل في القطاعات المرتبطة بالسياحة والنقل والخدمات (IATA, Economic and Connectivity Studies; ACI World, Airport Economics Reports.).

٣-٤ تظهر التحليلات ان العلاقة بين قطاع الطيران والنمو الاقتصادي هي علاقة متعددة الابعاد وليست علاقة خطية بسيطة، بل علاقة اقتصادية ذات أثر مضاعف (Multiplier Effect) يتولد عنها أثر اقتصادي إجمالي يتجاوز بكثير الأثر المباشر للإنفاق في قطاع الطيران نفسه، حيث تشير التقديرات الدولية إلى أن كل وحدة استثمار في قطاع الطيران يمكن أن تولد ما بين ٢,٥ إلى ٣,٥ وحدة من الناتج الاقتصادي الكلي عبر الاقتصاد الأوسع (Air Transport Action Group (ATAG), Aviation: Benefits Beyond Borders, Oxford Economics, Aviation Impact Modelling).

٤- المقارنات الدولية

٤-١ تختلف الآثار الاقتصادية لقطاع الطيران وفق مستوى الربط الجوي ونموذج التكامل المعتمد، ففي الاقتصادات المتقدمة، يُدار قطاع الطيران كمنصة اقتصادية متكاملة وليس كقطاع نقل، وتصل مساهمته إلى ٨٪-١٢٪ من الناتج المحلي الإجمالي عند احتساب الأثر المباشر وغير المباشر (تحالف النقل الجوي (ATAG) – الطيران: الفوائد تتجاوز الحدود؛ سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Do 9587)). أما في دول مجلس التعاون، فقد تطورت بعض المطارات إلى مراكز ربط عالمي انعكس على نمو السياحة والاستثمار، وفي المقابل تتبنى سلطنة عُمان نهجًا يركز على تعزيز دور المطارات كمراكز تمكين اقتصادي وربط إقليمي بما يركز على جودة الربط الجوي وكفاءته الاقتصادية، وليس فقط حجم الحركة الجوية، مع ربطه بالقطاعات الاقتصادية ذات القيمة المضافة.

٥- الختام

٥-١ تؤكد هذه الورقة أن قطاع الطيران يمثل ركيزة اقتصادية استراتيجية ضمن منظومة التنمية الحديثة، تتجاوز وظيفته التقليدية كقطاع نقل، ليُعاد تموضعه كأحد مكونات البنية الاقتصادية التحتية الداعمة للنمو والتكامل القطاعي. ويعكس هذا التحول الدور المحوري للقطاع في تعزيز الترابط الاقتصادي، وتمكين التنمية المستدامة، ورفع كفاءة الاستثمارات الوطنية، ودعم مستهدفات التنويع الاقتصادي طويلة المدى.

٦- الإجراءات المطلوبة

٦-١ يرجى من المؤتمر النظر في التوصيات التالية:

أ) تشجيع الدول الأعضاء على دمج قطاع الطيران ضمن خطط التنمية والاستثمار الوطنية، باعتباره محركا للنمو الاقتصادي وداعمًا للتنويع؛

ب) دعوة الإيكاو إلى تطوير الأدلة الإرشادية وأدوات الدعم الفني وبناء القدرات، لمساعدة الدول على مواءمة سياسات الطيران مع الأولويات الاقتصادية الوطنية وخطط التنمية طويلة المدى؛

ج) تعزيز استخدام البيانات والإحصاءات الاقتصادية ومؤشرات الربط الجوي في دعم عمليات التخطيط واتخاذ القرار وتحديد أولويات الاستثمار في قطاع الطيران؛

د) دعم تبني نماذج تمويل مستدامة ومرنة، بما في ذلك الشراكات بين القطاعين العام والخاص، لتطوير البنية التحتية للطيران وتحسين كفاءة الاستثمار في المطارات والخدمات المرتبطة بها؛

هـ) تعزيز تبادل الخبرات حول دور الطيران في دعم التنمية الاقتصادية.

— انتهى —