



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

البند ٤٠ من جدول الأعمال: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية - السياسة العامة

تقرير عن التطورات المتعلقة بالجوانب الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

ملخص تنفيذي

يُقدّم في هذه الورقة تقرير عن الأعمال التي أنجزتها الإيكاو فيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية، مع التركيز على متابعة أعمال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6) وقرارات الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو. وتقدّم هذه الورقة أيضاً خطة الأعمال المقبلة في هذا المجال (ضمن الإطار التنظيمي الاقتصادي وبرنامج أعمال المساعدة الفنية)، وتساعد خطة الأعمال المقترحة الدول على تحديد الثغرات المتعلقة بالبنى التحتية ومعالجتها، وتيسير التمويل الخاص والعام والحصول على التمويل لتلبية الاحتياجات في الأجل الطويل مع التشديد في الوقت ذاته على تنفيذ سياسات الإيكاو الرامية إلى التقدّم في تنفيذ مبادرة المنظمة بشأن "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

الإجراء المطلوب: تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

- (أ) استعراض الأعمال التي أنجزتها الإيكاو فيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية كما ترد في الفقرة ٢؛
(ب) تأييد خطة المنظمة لأعمال المستقبل في هذا الشأن، كما ترد في الفقرة ٣؛
(ج) النظر في المعلومات الواردة في هذه الورقة من أجل تحديث قرار الجمعية العامة ٣٨-١٤ الذي يتضمّن البيان الموحد لسياسات الإيكاو الثابتة في مجال النقل الجوي.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (د) - التنمية الاقتصادية للنقل الجوي.
الآثار المالية:	ستنفذ الأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه رهنأ بتوافر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للأعوام ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩ و/أو من مساهمات خارج الميزانية.
المراجع:	الوثيقة 10009 Doc - تقرير المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6) الوثيقة 10027 Doc - تقرير اللجنة الاقتصادية للدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية الوثيقة 10022 Doc - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤/١٠/٢٠١٣) الوثيقة 9082 Doc - سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية الوثيقة 9161 Doc - دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية الوثيقة 9562 Doc - دليل اقتصاديات المطارات الوثيقة 9734 Doc - دليل مراقبة السلامة الجوية A38-WP/56 - نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي A39-WP/3 - تقرير عن تنفيذ توصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي وقرارات الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية A39-WP/8 - بيان موحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي A39-WP/xx - مشروع الميزانية المقترحة للمنظمة للسنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩

١- المقدمة

١-١ نَفَذَت المنظمة أعمالها المتعلقة بالجوانب الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية وفقاً لخطة عمل المجلس لتنفيذ توصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6) والقرارات ذات الصلة الصادرة عن الجمعية العمومية. ويرد أدناه ملخص بالأعمال المنجزة أو تلك التي بدأ تنفيذها، ويمكن الاطلاع على حالة تنفيذ الأنشطة التي أوصى بها المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي في المرفق بورقة العمل A39-WP/3، تقرير عن تنفيذ توصيات المؤتمر العالمي السادس وقرارات الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية.

٢- الأعمال التي أنجزتها الإيكاو

١-٢ تحديث منظومة النقل الجوي. في إطار متابعة المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، أصدرت مجموعة العمل المتعددة التخصصات المعنية بالتحديات الاقتصادية المرتبطة بتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران (MDWG-ASBUs) تقارير عن كيفية إجراء تحاليل التكاليف والفوائد ودراسات الجدوى وتحاليل الأثر الاقتصادي وخطط التمويل. وكلف فريق خبراء اقتصاديات المطارات (AEP) وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (ANSEP) بإعداد مواد إرشادية مستقلة استناداً إلى تلك التقارير، سُدرج كإحالات مرجعية في الخطة العالمية للملاحة الجوية في طبعتها لعام ٢٠١٩.

٢-٢ وفيما يتعلّق باستخدام الحوافز المصمّمة للتشجيع على تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران، تشير الاستنتاجات إلى ما يلي: أ) تُعدّ سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) كافية لتناول الحوافز المالية؛ ب) ينبغي إعداد مواد إرشادية جديدة عن الدور المحتمل/الاستخدام المحتمل للحوافز التشغيلية في إطار تقييم الفوائد الاقتصادية وفوائد الأداء، من أجل إدراجها في الخطة العالمية للملاحة الجوية في طبعتها لعام ٢٠١٩.

٣-٢ وتوصّل فريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية إلى توافق في الآراء بحذف عبارة "provisional" (مؤقتة) من عنوان وثيقة السياسات المؤقتة بشأن توزيع التكاليف الإضافية لخدمات نظام عالمي أكثر تطوراً للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) لأغراض الطيران المدني.

٤-٢ تمويل وظائف مراقبة السلامة الجوية. بالرغم من أن سياسات الإيكاو وموادها الإرشادية بشأن تمويل وظائف مراقبة السلامة الجوية كما ترد في الجزء (ب) من الوثيقة Doc 9734 (دليل مراقبة السلامة الجوية) الذي يتناول إنشاء وإدارة منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية، تظلّ صالحة لمعالجة التحديات التي تواجه الدول والمنظمات الإقليمية، فإن فريق خبراء اقتصاديات المطارات (AEP) وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (ANSEP) أوصيا الدول، لدى تفويضها لوظائف مراقبة السلامة الجوية لمنظمة إقليمية، بأن تتفادى حدوث ازدواجية في وظائف المراقبة بين الدول والمنظمات الإقليمية.

٥-٢ إدارة وتمويل البنى التحتية. أُتيح تقريرٌ حديث عن اقتصاديات المطارات على موقع الإيكاو على العنوان <http://www.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-airports.aspx>. ولدى بحث السبل والطرق التي يمكن بها تمويل تطوير البنى التحتية للطيران كما أوصى به المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي ATConf/6، أُجريت أبحاث موسّعة تناولت تجارب الدول في إعداد مختلف نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشاريع البنى التحتية (<http://www.icao.int/sustainability/Pages/im-ppp.aspx>). ويمكن لصنّاع القرار والقائمين على التخطيط الاقتصادي والجهات المعنية بالطيران والمؤسسات المالية أن يستعينوا بهذه المعلومات لدى النظر في خيارات إدارة وتمويل تطوير البنى التحتية للطيران. وستردُّ إرشادات بشأن الشراكة بين القطاعين العام والخاص في طبعة عام ٢٠١٨ من دليل اقتصاديات المطارات (الوثيقة Doc 9562) و دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (الوثيقة Doc 9161).

٦-٢ وقد بدأ العمل على مسألة إدارة وتشغيل المطارات غير المستدامة اقتصادياً التي تُعدّ مطلوبةً كجزء من شبكة متكاملة للنقل الجوي الدولي وللأغراض الاجتماعية والاقتصادية. وسيُنجز في عام ٢٠١٦ مشروع تقرير في هذا الشأن سيركز على كيفية استخدام المواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9562.

٧-٢ **تنفيذ سياسات الإيكاو.** أُجريت في عام ٢٠١٥ دراسة استقصائية موجّهة للدول تناولت مستوى تنفيذ سياسات الإيكاو بشأن الرسوم. وتشير نتائج الدراسة الاستقصائية، التي أُتيت كورقة مرجعية للجمعية العمومية إلى أنّ معظم الدول التي قدّمت ردوداً وعددها ٨٣ دولة/إقليمياً (تعالج ٨٤ في المائة من مجموع الرحلات المغادرة في عام ٢٠١٤) قد اتّبعَت سياسات الإيكاو. ولا يزال هناك مجالٌ للدول كي تُطبّق بعض المبادئ المحددة. ويمكن الاستعانة بهذه النتيجة كمرجع لقياس التقدم المحرز في مبادرة الإيكاو ل"عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٨-٢ وقد بُذلت جهودٌ للتعريف بسياسات الإيكاو بشأن الرسوم وإذكاء الوعي بها، مع التشديد على تنفيذها، من خلال دورات التدريب والاجتماعات وكتب المنظمة الموجّهة إلى الدول ووسائل التواصل الاجتماعي. فعلى سبيل المثال، عُقدت بانتظام طوال عام ٢٠١٥ دورة تدريبية عن رسوم المنتفعين بالمطارات، بالتعاون مع المجلس الدولي للمطارات (ACI) حضرها ما مجموعه ٣٠٣ مشاركاً من ٩٥ دولة. ونُظمت أيضاً حلقة دراسية دامت يوماً واحداً وحُصّصت لسياسات الإيكاو وموادها الإرشادية بشأن اقتصاديات المطارات والمراقبة الاقتصادية، وذلك خلال مؤتمر الاستثمار في المطارات الذي نظّمه المجلس الدولي للمطارات (ديسمبر ٢٠١٥، نيودلهي بالهند).

٩-٢ وإقراراً بالدور الحاسم للبنية التحتية للطيران في تحسين الربط بين الوجهات وتعزيز الأسفار والسياحة والتجارة وتحقيق التنمية الاقتصادية، فقد أُدرجت أعمال الإيكاو وموادها الإرشادية المتعلقة بتطوير البنى التحتية وإدارتها وتمويلها في مختلف الإعلانات وخطط العمل التي اعتمدها الاجتماعات الإقليمية بشأن النقل الجوي التي عقدتها الإيكاو.

٣- أعمال المستقبل

١-٣ يُتوقع أن تتضاعف الحركة الجوية بحلول عام ٢٠٣٠، ما سيُلقي بأعباء إضافية على البنى التحتية الحالية للطيران. وبدون تسخير قدر كبير من الاستثمارات على مدى فترة طويلة من الزمن والتعاون بين مختلف الدول على تحديث وتوسيع البنى التحتية للطيران، فإن استخدام الطيران كمحركٍ للتنمية الاقتصادية سيعاني من قيود شديدة. وبالإضافة إلى ذلك، وبالرغم من أن قطاع النقل الجوي يتداخل بحكم طبيعته مع قطاعات أخرى وتتعدّد ارتباطاته بسائر القطاعات الاقتصادية، فإنه لم يحصل سوى على ٤,٢ في المائة (٤,٦ بليون دولار أمريكي) من مجموع المساعدة الإنمائية الرسمية التي قدّمتها جميع الجهات المانحة لأغراض البنى التحتية الاقتصادية والخدمات على مدى العقد الماضي (٢٠٠٥ - ٢٠١٣). وفي المقابل، فقد حُصّصت للنقل البري حصة ٥٤,٧ في المائة من تلك المساعدة، أي ما يعادل ٦٠,٩ بليون دولار أمريكي.

٢-٣ ونظراً لما تقدّم ووفقاً لأهداف مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، فإن أعمال المنظمة في المستقبل في مجال اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية ستُصمّم لمساعدة الدول على تحديد الثغرات المتعلقة بالبنى التحتية ومعالجتها، وتيسير التمويل الخاص والعام والحصول على التمويل لتلبية الاحتياجات في الأجل الطويل، وضمان الاستدامة الاقتصادية لمشاريع البنى التحتية للطيران.

٣-٣ وبالإضافة إلى ذلك، سيواصل برنامج العمل المساهمة فيما يلي:

(أ) تحسين القدرة التنظيمية للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية؛

(ب) خفض الأعباء والتكاليف المالية في أداء وظائف المراقبة التنظيمية؛

(ج) حماية مصالح المنتفعين؛

(د) السماح بتحقيق فوائد مبكرة للتكنولوجيات الجديدة.

وترد تفاصيل المهام المدرجة في برنامج الأعمال هذا في ورقة العمل A39-WP/xx بشأن مشروع الميزانية المقترحة للمنظمة للسنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩.

٤-٣ ولدى إنجاز برنامج الأعمال، ستُعطى الأولوية لتنفيذ السياسات والإرشادات الحالية والجديدة للدفع بتنفيذ مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب". ومن شأن تحقيق النتائج المتوخاة من هذه المبادرة أن يسهم في بلوغ أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة ولا سيّما الغاية ٩-١ من الهدف ٩ إقامة بنية تحتية قادرة على الصمود، وتحفيز التصنيع الشامل للجميع والمستدام، وترسيخ الابتكار"، الذي يدعو إلى إقامة بنى تحتية لدعم التنمية الاقتصادية ورفاه الإنسان، مع التركيز على تيسير سبل وصول الجميع إليها بتكلفة ميسورة وعلى قدم المساواة.

٥-٣ كما ستسهم أعمال الإيكاو في المنتدى العالمي للبنية التحتية الذي وافقت الدول على إنشائه في إطار جدول أعمال أديس أبابا (الذي اعتمده المؤتمر الدولي الثالث للأمم المتحدة بشأن تمويل التنمية في يوليو ٢٠١٥) (<http://www.un.org/esa/ffd/ffd3/>). ومن خلال هذا المنتدى، ستبرز الإيكاو التأثيرات والفوائد الاقتصادية للبنى التحتية في مجال الطيران، وتوسيع فرص الاستثمار في البنى التحتية للطيران، وتعزيز التعاون مع المؤسسات المالية والقائمين على التخطيط الاقتصادي من أجل نقل الطيران إلى مرتبة متقدمة في سلم أولويات التمويل.

- انتهى -