



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون اللجنة الاقتصادية

البند ٢٧: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية

السعي نحو وضع تعريف ونطاق موحد لصناعة الطيران المدني

(ورقة مقدّمة من جمهورية كوريا)

الموجز التنفيذي

تتناول ورقة العمل هذه الحاجة إلى وضع تعريف ونطاق متفق عليهما دولياً بشأن صناعة الطيران المدني، بهدف تعزيز الاتساق في الإبلاغ عن البيانات وتخطيط السياسات وتحليل الأثر الاقتصادي.

وبالرغم من أنّ إطار عمل "الحساب الفرعي للطيران" (ASA) يُعد خطوة مهمة نحو توحيد القياس الاقتصادي، فإن الدول الأعضاء لا تزال تواجه تحديات بسبب غياب فهم مشترك لما يُشكل "صناعة الطيران"، لا سيما فيما يتعلق بما إذا كان تصنيع الطائرات والخدمات المرتبطة به يُعد جزءاً منها.

وتحتّ جمهورية كوريا الإيكاو على البدء في عملية تهدف إلى تحديد نطاق صناعة الطيران، وتطوير إطار للتصنيف الموحد يمكن أن تستخدمه الدول الأعضاء

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) الشروع في وضع تعريف موحد ونطاق ثابت لصناعة الطيران المدني، يشمل القطاعات الأساسية والموسّعة والتابعة.
- ب) وضع إطار تصنيفي يتماشى مع المعايير الدولية (مثل التصنيف الصناعي الدولي الموحد لجميع الأنشطة الاقتصادية (ISIC)، والتصنيف المركزي للمنتجات (CPC)، ونظام الحسابات الوطنية (SNA))، لتوجيه الدول الأعضاء في جمع البيانات وتخطيط السياسات.
- ج) تيسير الحوار بين الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والهيئات المتخصصة، من أجل بناء توافق في الآراء بشأن نطاق وحدود صناعة الطيران؛
- د) إضافة إطار العام الذي يتضمن التعريف إلى التحديثات المستقبلية للحساب الفرعي للطيران (ASA) والوثائق التوجيهية الإحصائية التي تعدّها الإيكاو في هذا الشأن.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي — "التممية الاقتصادية للنقل الجوي".
الآثار المالية:	لا ينطبق

المراجع:	ورقة العمل A41-WP/16 EC/6 "الحساب الفرعي للطيران" نظام الحسابات الوطنية ٢٠٠٨ (SNA 2008) تقرير الدورة الحادية عشرة لشعبة الإحصاءات (STA/11)
----------	--

١- المقدمة

١-١ تُعدُّ صناعة الطيران المدني منظومةً موسعةً بالغة التعقيد تشمل تصنيع الطائرات وعمليات النقل الجوي والصيانة والإصلاح وخدمات المطارات والملاحة الجوية وتكنولوجيا المعلومات المتعلقة بالطيران والخدمات اللوجستية وغيرها. وعلى الرغم من الأهمية المتزايدة لهذه الصناعة، لا يوجد تعريف موحد معتمد عالمياً يحدد نطاقها بوضوح لغرض إخضاعها للقياس الاقتصادي على المستويين الوطني والدولي.

٢-١ وأصبح هذا الغموض في التعريف مشكلة متزايدة الأهمية مع سعي الدول إلى تقدير الإسهام الاقتصادي للطيران ورصد توجهات الصناعة وتنسيق الأطر العامة للسياسات واللوائح التنظيمية عبر الوكالات والقطاعات المختلفة.

٣-١ ويُعد تطوير الإيكاو المستمر للحساب الفرعي للطيران (ASA) جهداً جديراً بالثناء نحو توحيد آليات قياس الأثر الاقتصادي. ومع ذلك، لا يزال هناك اختلاف بين وجهات نظر الدول الأعضاء، لا سيما فيما يتعلق بما إذا كان يصح ضم تصنيع الطائرات والخدمات المرتبطة بها إلى نطاق الطيران المدني. ومن شأن هذا التفاوت أن يقلل من قابلية مقارنة البيانات وأن يحد من فائدتها على المستوى الدولي.

٢- التحديات الناشئة عن غياب تعريفات موحدة

١-٢ تقوم جمهورية كوريا حالياً بإجراء مسح إحصائية على مستوى الدولة حول صناعة الطيران، تجمع من خلالها معلومات رئيسية مثل عدد مؤسسات الطيران وأعداد العاملين في هذا القطاع وبيانات الإيرادات مع إدراج تصنيع الطائرات بشكل جزئي. غير أن اختلاف الرؤية بين الوزارات المعنية بشأن تعريف صناعة الطيران شكّل تحدياً كبيراً في تحديد نطاق وحدود المسح بشكل واضح.

٢-٢ فعلى سبيل المثال، يُشير "قانون أعمال الطيران" في كوريا إلى "صناعة الطيران" في ١٩ موضعاً. ومع ذلك لا يتضمن القانون تعريفاً قانونياً لها بسبب الخلاف بين الوكالات المشرفة على قطاعات النقل والمجال الجوي والتصنيع والدفاع. ويؤدي هذا التباين إلى تفتيت جمع البيانات ويقوّض عملية وضع السياسات المبنية على الأدلة. كذلك فإن اختلاف الرؤية فيما يخص نطاق الصناعة يؤثر على قابلية مقارنة البيانات عالمياً، وقد يُعيق جهود الإيكاو في رصد تطورات الطيران الدولي بصورة متسقة.

٣-٢ ولا تقتصر هذه المسألة على كوريا. فقد كشفت الدورة الحادية عشرة لشعبة الإحصاءات في الإيكاو (STA/11) عن تباين في وجهات النظر بين الدول الأعضاء حول ما إذا كان ينبغي إدراج تصنيع الطائرات ضمن الحساب الفرعي للطيران (ASA)، إذ يرى البعض أنه يُعدّ عنصراً أساسياً ضمن سلسلة القيمة في قطاع الطيران، بينما يعتبره آخرون نشاطاً مستقلاً يتطلب قدراً وفيراً من رأس المال ويرتبط بالقطاعات المدنية والعسكرية على حدٍ سواء

٣- إضافة المجالات الجديدة إلى إطار الطيران المدني

٣-١ تشهد صناعة الطيران تطوراً سريعاً، حيث تظهر مجالات جديدة مثل التنقل الجوي الحضري وأنظمة الطيران غير المأهولة والأنشطة التجارية ذات الصلة بالفضاء، وهو ما يشكل تقاطعاً بين مجالات الطيران التقليدي والتقنيات المستقبلية. وفي غياب إطار تعريفي مستشرف للمستقبل، تُواجه الدول الأعضاء خطر الاستهانة بأهمية المساهمة الاقتصادية لهذه القطاعات سريعة النمو، وضياح فرص التخطيط المتكامل

٣-٢ وعلاوة على ذلك، فإن التحالفات الصناعية العالمية وشبكات النقل متعددة الوسائط والاعتبارات البيئية تتطلب فهماً شاملاً لمنظومة الطيران الموسعة، مما يستدعي وجود صياغة وهيكل مشتركين

٤- الحاجة إلى وضع إطار عام تحت مظلة الإيكاو

٤-١ من شأن تعريف موحد لصناعة الطيران المدني، بقيادة الإيكاو وبالتعاون مع شعبة الإحصاءات في الأمم المتحدة (UNSD)، أن يوفر نموذجاً مرجعياً يمكن للدول الأعضاء تكييفه بما يضمن التوازن بين المرونة الوطنية وقابلية المقارنة الدولية.

٤-٢ وينبغي أن يوفر الإطار تعريفاً أساسياً يركّز على خدمات النقل الجوي، وتعريفاً موسعاً يشمل القطاعات الثانوية مثل التصنيع والصيانة والإصلاح والتشغيل (MRO) وتكنولوجيا المعلومات الخاصة بالطيران والخدمات اللوجستية للشحن الجوي والنقل الفضائي التجاري والطائرات المسيّرة، وغيرها من المجالات الناشئة في قطاع النقل الجوي. وسيكفل هذا النهج تقييماً قائماً على الأدلة للسياسات المرتبطة بالطيران وتخطيط الاستثمارات ونتائج سوق العمل.

٤-٣ ويمكن دمج مثل هذا النظام التصنيفي في الهياكل الإحصائية القائمة، مثل التصنيف الصناعي الدولي الموحد (ISIC)، والتصنيف المركزي للمنتجات (CPC)، وبما يتماشى مع نظام الحسابات الوطنية لعام ٢٠٠٨ (SNA 2008).

٤-٤ وسيعزز الإطار الموحد الاتساق الإحصائي في كل من الحسابات الوطنية والمسوح الإحصائية الخاصة بالطيران، وسيُيسّر قابلية المقارنة بين الدول من أجل تنسيق السياسات، وسيُعزّز الاتساق المؤسسي بين الجهات الوطنية، وسيدعم التقييم المبني على الأدلة للسياسات المرتبطة بالطيران وتخطيط الاستثمارات ونتائج سوق العمل

٥- الخلاصة

٥-١ تؤكد جمهورية كوريا استعدادها لتقديم خبراتها ومواردها الفنية في هذا المسعى، وتشجّع الدول الأعضاء الأخرى على المشاركة في هذه العملية التعاونية نحو فهم منسق لصناعة الطيران.

— انتهى —