



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٢٦: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

معالجة تأثير اضطرابات سلسلة الإمداد والنقص

في رأس المال البشري

(ورقة مقدمة من الدنمارك نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^١ والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني^٢ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، برعاية مشتركة من كندا)

الموجز التنفيذي

بعد أن تعافى قطاع النقل الجوي إلى حد كبير من جائحة فيروس كورونا، شهد القطاع طلباً مرتفعاً قياسيًّا في عام ٢٠٢٤. ومع ذلك، يواجه نموه المستقبلي صعوبات كبيرة جراء اضطرابات سلاسل الإمداد والنقص الحاد في العاملين المهرة. فاضطرابات سلاسل الإمداد، الناجمة عن عدم الاستقرار الجيوسياسي والتوترات التجارية والاختناقات اللوجستية، تتسبب في عرقلة عمليات التصنيع في مجال الطيران وتسليم الطائرات. ويحد ذلك من قدرة شركات الطيران على تلبية الطلب المتزايد ويؤخر التقدم في تحقيق أهداف الاستدامة. وعلاوة على ذلك، يواجه القطاع نقصاً في رأس المال البشري في أدوار مختلفة، بما في ذلك الطيارون والطاقم ومراقبو الحركة الجوية والموظفون الفنيون والمنظمون. ويعزى ذلك إلى مغادرة القوى العاملة بسبب الجائحة، والتوظيف والتدريب المنقطع، وزيادة المنافسة من القطاعات الأخرى، فضلاً عن عدم قدرة القطاع على اجتذاب الباحثين عن عمل. وتتطلب معالجة هذه التحديات المترابطة عملاً دولياً متضافراً.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) الطلب إلى الإيكاو استكشاف وسائل بديلة لضمان النمو المستدام للقطاع في ضوء التحديات المتمثلة في سلاسل الإمداد المبينة في القسم (٢) من هذه الورقة. وفيما يتعلق بالنقص في رأس المال البشري المبين في القسم (٣)، ينبغي لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي أن يعمل عن كثب مع هيئات الإيكاو الأخرى للمساعدة في ضمان تنسيق أنشطة الإيكاو في هذا الشأن بشكل متكامل وشفاف وبما يتماشى مع أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛

^١ النمسا وبلجيكا وكرواتيا وقبرص والجمهورية التشيكية والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وإيرلندا وإيطاليا ولااتفيا وليتوانيا ولكسمبرغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وإيسلندا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وجمهورية مولدوفا وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

ب) تشجيع الدول الأعضاء في الإيكاو على وضع استراتيجيات وطنية مناسبة تركز على زيادة القدرة التنافسية لقطاع الطيران وجاذبيته، من حيث تعيين الموظفين والاحتفاظ بهم. ويمكن أن يشمل ذلك اتخاذ إجراءات محددة لتحسين تمثيل الفئات الأقل تمثيلاً في وظائف الطيران من أجل ضمان عدم التمييز وإتاحة الفرص العادلة في الوصول إلى مختلف المهن؛ ج) دعوة الإيكاو إلى اغتنام مناسبة انعقاد المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATConf/7) لتركيز الاهتمام على تخفيف اضطرابات سلاسل الإمداد وتعزيز المشاركة في قطاع الطيران.	الأهداف الاستراتيجية: ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية: "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية: سيتم الاضطلاع بالأنشطة الواردة في هذه الورقة بالموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي و/أو من المساهمات من خارج الميزانية.	المراجع:

١- المقدمة

١-١ تعافت صناعة النقل الجوي عموماً، من حيث الطلب على السفر الجوي، من تبعات جائحة فيروس كورونا، التي تسببت في اضطراب شديد في صناعة النقل الجوي في جميع أنحاء العالم. ففي جميع المناطق تقريباً، تعافت الحركة الجوية منذ ذلك الحين ووصلت إلى المستويات التي شوهدت في عام ٢٠١٩. وفي يناير ٢٠٢٥، أفاد الاتحاد الدولي للنقل الجوي بأن عام ٢٠٢٤ شهد مستوى قياسياً من الطلب المرتفع، مع نمو سنوي بلغت نسبته ١٣,٦٪ في الراكب الكيلومتر الإجمالي (الحركة الدولية فقط). ومع ذلك، ففي بعض البلدان التي تأثرت بالاضطرابات الجيوسياسية، من المرجح أن يستغرق الانتعاش وقتاً أطول.

٢-١ وعلى الرغم من أن ربحية الناقلين الجويين تحسنت بشكل ملحوظ منذ الجائحة، إلا أن القطاع يواجه الآن تحديات كبيرة أمام آفاق نموه المستقبلية. وبالفعل، فإن إظهار هذه الإحصائيات نفسها أيضاً لمتوسط معامل حمولة مرتفع قياسي يشير إلى أن الاختناقات والقيود تؤثر الآن على قدرة القطاع على توفير نمو مستدام في خدمة الركاب والاقتصاد العالمي. وتستكشف هذه الورقة فئتين رئيسيتين لهذه القيود: أولاً، تأثير اضطرابات سلاسل الإمداد، وثانياً، التحديات المستمرة في تعيين الموظفين المطلوبين في سلاسل القيمة الخاصة بالطيران بأكملها والحفاظ عليهم لتلبية الطلب على القدرة على الربط في مجال النقل الجوي.

٢- اضطراب سلاسل الإمداد

١-٢ لا يزال القطاع يعاني من اضطرابات سلاسل الإمداد، مما يعني أنه أصبح من الصعب على القطاع تلبية احتياجات القدرة على الوصل بشكل كاف للشركات والمواطنين في جميع أنحاء العالم. وفي حين أن تاريخ بعض هذه الاضطرابات يرجع إلى التغييرات التي أحدثتها جائحة مرض فيروس كورونا (COVID-19)، فقد تضاءلت أهميتها علماً بأن معظم المشكلات التي واجهتها ترجع إلى عوامل أكثر حداثة. وهذه تشمل الاضطرابات الناجمة عن تأثير مناطق النزاع، والاحتكاك المتزايد الذي يؤثر على تدفقات التجارة الدولية (بما في ذلك الحركة البحرية)، وزيادة الرقابة على الصادرات، وغير ذلك من العوائق أمام التجارة.

٢-٢ يعتمد تصنيع الطيران، والطائرات التجارية على وجه الخصوص، على شبكة عالمية معقدة ومتشابكة من موردي قطع الغيار والمكونات. وقد أدت الاضطرابات في الشحن العالمي وفي الخدمات اللوجستية للبضائع، مثل نقص الحاويات وازدحام الموانئ، إلى تأخير تسليم هذه الإمدادات الحيوية. كما أثر نقص المواد على وتيرة الإنتاج. وأدى الانتعاش القوي في الطلب على السفر بعد الجائحة إلى طلب شركات الطيران المزيد من الطائرات، مما أدى إلى تراكم الطلبات. وقد كافح مصنعو الطائرات والموردون من أجل تلبية الطلب المتزايد، مما أدى إلى تفاقم اختناقات سلاسل الإمداد.

٣-٢ هذه الصعوبات، التي تتفاقم في بعض الحالات بسبب زيادة التكاليف غير المتوقعة للصيانة، تعيق النمو وتؤخر التقدم في تحقيق أهداف الاستدامة. والحلول التي دأبت شركات الطيران على اتباعها لا تعالج هذه القيود بشكل كاف. وفي حين أن نمو شبكة شركات الطيران يعتمد على الحصول على طائرات جديدة بالإضافة إلى صيانة الأسطول الحالي، إلا أن هناك الاستعانة بالاتفاقات والتدابير المشتركة للمساعدة في تحقيق النمو، بما في ذلك تحرير الإيجار والنقل المشترك وتبادل معلومات السلامة بالإضافة إلى النظر في إمكانية تسيير شركتي طيران للطائرة ذاتها. ومع ذلك، فلكي توفر هذه الخيارات حلاً مناسباً، من المهم ضمان مراعاة الاعتبارات الاجتماعية والمتعلقة بالسلامة والبيئة مراعاة تامة مع مواصلة تسييرها من جانب المنظمين.

٣- التحدي المتمثل في نقص رأس المال البشري

١-٣ بالإضافة إلى اضطرابات سلاسل الإمداد هذه، هناك نقص مستمر في العاملين المهرة في العديد من المجالات، ولا يقتصر ذلك على الطيارين والطاقم والموظفين الفنيين ومراقبي الحركة الجوية والخدمات الأرضية وموظفي الأمن والمناصب الإدارية في القطاع، بل يشمل أيضاً الوكالات التنظيمية.

٢-٣ وخلال الجائحة، غادر العديد من الموظفين القوة العاملة، مما أدى إلى نقص في المتخصصين في مجالات مثل الهندسة، والفنيين، وفي إنتاج خطوط التجميع، التي أثرت مجتمعة على معدلات الإنتاج. بالإضافة إلى ذلك، أدت الجائحة إلى تعطيل عمليات التوظيف والتدريب في العديد من المنظمات. وعندما خُففت قيود السفر المرتبطة بالجائحة وأصبحت شركات الطيران قادرة على استئناف العمليات، وجد العديد من عمال الطيران الذين تم تسريحهم وظائف في مناطق أخرى ولم يعودوا إلى أماكن عملهم، مما أدى إلى نقص في أعدادهم. ولم يكن المنظمون بمأمن عن تلك المشكلة، وفي بعض الدول كان هناك نقص حاد في الموظفين بما أثر على الموظفين المتخصصين، مما أدى إلى تأخير في إصدار الموافقات التنظيمية الأساسية المتعلقة بالسلامة.

٣-٣ في الوقت نفسه، ازدادت المنافسة مع القطاعات الأخرى على الموظفين المهرة. وتراجعت جاذبية القطاع إلى حد ما، وانعكست في صورة تدهور ظروف العمل، والافتقار إلى التنوع والأدوار القوية للجنسين في القطاع، وكل ذلك يجعل من الصعب جذب القوى العاملة الشابة والمتنوعة والاحتفاظ بها. أخيراً، فإن التحول التكنولوجي السريع وتأثيره على الطيران (مثل الرقمنة والذكاء الاصطناعي والتشغيل الآلي وتطور الطيران غير المأهول والانتقال إلى طائرات وموارد طاقة أكثر استدامة) سيؤدي إلى مفارقة نقص العمالة الآن وفي المستقبل مما يتطلب المزيد من الأشخاص ذوي المهارات الفنية في سوق العمل النادرة.

٤-٣ تؤدي تبعات النقص في كل هذه الفئات، فضلاً عن الاضطراب الناجم عن الجائحة في التوظيف والتدريب، وزيادة المنافسة في سوق العمل، إلى تأثير سلبي على معدلات الإنتاج، والتأخير في إصدار الموافقات التنظيمية، والإرهاق المتزايد للموظفين، وزيادة تكلفة التوظيف والتدريب، ونقص التنوع في القطاع، مما يعيق الابتكار وزيادة الإنتاجية.

٥-٣ ويعتبر وجود قوة عاملة متنوعة وشاملة، مع سياسات فعالة بشأن التنوع والمساواة والشمول كطرق لتحسين بيئة العمل العامة، والتمثيل والمشاركة في الطيران، عامل تمكين لزيادة التنمية الاقتصادية لقطاع الطيران ويساهم في قدرته على الصمود في مواجهة الأزمات والأحداث المستقبلية. وبالنظر إلى تجربة السنوات القليلة الماضية وفقدان العديد من المهارات في القطاع في أعقاب الجائحة، يجب إيلاء اهتمام أكبر لتأثير ظروف العمل وفقاً لبرنامج العمل اللائق في منظمة العمل الدولية.

٦-٣ وهناك بالفعل عدد من المبادرات لتحسين جاذبية قطاع الطيران. فقد أنشأ المجلس التسيقي الدولي لاتحادات الطيران والفضاء (ICCAIA) فرقة العمل العالمية المعنية بمهارات الطيران والفضاء التي تجمع بين الدول والمنظمين والصناعة من أجل تجميع الموارد والتعاون بشأن تحديات القوى العاملة. وقد نشطت الإيكاو في هذا المجال، واسترعت الانتباه إليها في قرارين تم اعتمادهما في الدورتين التاسعة والثلاثين والحادية والأربعين للجمعية العمومية. كما أنشأت الإيكاو مبادرة الجيل القادم من المعنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP)، التي تهدف إلى ضمان إمدادات كافية من المهنيين المؤهلين والأكفاء لتشغيل وإدارة وصيانة

نظام النقل الجوي الدولي المستقبلي. وفي المستقبل، ينبغي أيضاً النظر في تعزيز التوعية وبرامج التدريب والمنح الدراسية للفئات الناقصة التمثيل، من خلال توسيع الشراكات مع السلطات الوطنية لتشمل الجامعات وغيرها من مؤسسات التدريب والتعليم.

٣-٧ وعقدت الإيكاو أيضاً فعاليات رفيعة المستوى تشمل مؤتمر القمة العالميين عن المساواة بين الجنسين في مجال الطيران في عامي ٢٠١٨ و٢٠٢٣، من أجل مناقشة التحديات التي تواجهها المرأة في مجال الطيران، والعوائق التي تحول دون جذب المرأة والاحتفاظ بها وتعزيز أدوارها داخل القوى العاملة في مجال الطيران. وعقد إقليم أوروبا وشمال الأطلسي في الإيكاو (ICAOEUR/NAT) حلقة عمل إقليمية حول المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة في مجال الطيران في الفترة من ٤ إلى ٥/٣/٢٠٢٥ لمواجهة التحديات الإقليمية. وفي أوروبا، عيّنت المفوضية الأوروبية سفراء للتنوع في النقل من أجل تعزيز التنوع والمساواة والشمول في قطاع النقل في الاتحاد الأوروبي. ويمثل ميثاق اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) بشأن التنوع والشمول، الذي اعتمدته المديرون العامون للطيران المدني في مايو ٢٠٢٣ في ٤٤ دولة عضواً في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، خطوة مهمة إلى الأمام في تعزيز التنوع والإنصاف والشمول في الطيران المدني الأوروبي. ويؤكد الميثاق التزام اللجنة الاقتصادية والاجتماعية بتعزيز بيئات عمل متنوعة ومنصفة وشاملة حيث يشعر الجميع بالاحترام والتقدير والتمكين. وقد تأسست شبكة اللجنة الأوروبية للطيران المدني المعنية بالتنوع والشمول في الطيران المدني في ديسمبر ٢٠٢٢، وهي تجمع خبراء من إدارات الطيران المدني في جميع أنحاء الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني. كما أنشأت المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL) مجموعة أدوات التنوع والإنصاف والشمول في مجال الطيران لتوفير نُهج عملية وفعالة مع استكمال المبادرات الحالية والمقابلة بينها والإشارة إليها.

٤- الخلاصة

٤-١ تؤكد هذه التحديات على الحاجة إلى اتخاذ مزيد من الإجراءات على الصعيد الدولي. وفيما يتعلق باضطرابات سلاسل الإمداد، ينبغي للمنظمين أن يدرسوا حالة الخيارات التشغيلية البديلة التي تسهل نمو الأسواق أمام شركات الطيران، بما في ذلك خيارات تأجير الطائرات والطاقم والصيانة والتأمين (التأجير الرطب) وتأجير الطائرة فقط (التأجير الجاف)، وتبادل معلومات السلامة، وترتيبات النقل المشترك وترتيبات تسيير شركتي طيران للطائرة ذاتها، مع مراعاة التامة للحاجة إلى التمسك بمعايير السلامة والأداء البيئي والحماية الاجتماعية.

٤-٢ وفيما يتعلق بنقص رأس المال البشري، هناك حاجة الآن إلى زيادة التعاون بين الحكومات والجهات المعنية والمؤسسات التعليمية، بما في ذلك بشأن تبادل أفضل الممارسات، والمواد المتاحة، وتوحيد الأنشطة، ورصد قضايا الموظفين ومتابعتها.

— انتهى —