



الاجتماع الرابع للمدراء العامين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط
DGCA-MID/4
(مسقط، سلطنة عُمان 17-19 أكتوبر 2017)

البند التاسع: النقل الجوي

أعمال المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) من أجل التنمية الاقتصادية للنقل الجوي
(مُقَدَّم من السكرتاريا)

الملخص

تقدم هذه الورقة تقريرًا حول أعمال منظمة الإيكاو ذات الأولوية في إطار الهدف الاستراتيجي – التنمية الاقتصادية للنقل الجوي، والذي يرمي إلى تعزيز تطوير نظام الطيران المدني المُجدي اقتصاديًا وتحسين كفاءته الاقتصادية وشفافيته.

تُورَد الورقة معلومات عن حالة النقل الجوي في الشرق الأوسط، وتسلط الضوء على التقدم المحرّز في أعمال المتابعة المتعلقة بالمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6) بشأن سياسة وتنظيم النقل الجوي، فضلاً عن إدارة وأموال/تمويل البنية الأساسية. وتُلخّص أيضًا هذه الورقة أعمال الإيكاو المتعلقة ببيانات وتحليلات الطيران، التي تركز على البيانات الضخمة وأدوات تحليل الأعمال وتنبؤات الحركة الجوية.

الإجراء المطلوب من هذا الاجتماع مبين في الفقرة (1-4).

1- مقدمة

1.1 إن التنمية الاقتصادية للنقل الجوي إحدى الأهداف الاستراتيجية الخمسة التي وضعتها الإيكاو. وكما هو موضح في خطة عمل الإيكاو للفترة 2017-2019، تتمثل الغايات النهائية لهذا الهدف الاستراتيجي في إزالة العقبات التي تحول دون تحقيق الاستدامة الاقتصادية في مجال النقل الجوي ورفع درجة الأولوية الموجهة إلى قطاع الطيران في مجال التمويل. ويمكن للدول أن تستخدم الطيران كأداة إنمائية فعالة من خلال تركيز الاهتمام على الإطار الإنمائي الوطني/الإقليمي والتمويل الدولي من أجل التنمية، ما يؤدي إلى: أ) تحسين اتصال الخطوط الجوية؛ ب) وخلق فرص عمل أكثر تنافسية؛ ج) وزيادة المزايا والخيارات المُقدّمة للمستهلك؛ وفي الوقت ذاته، د) تخفيف العبء والتكاليف المالية المتكبدة في أداء مهام الرقابة

التنظيمية. وسيساهم تحقيق النتائج التي تخص هذا الهدف الاستراتيجي في نمو وكفاءة قطاع النقل الجوي والاقتصاد العالمي والتوسع في مجالي التجارة والسياحة.

2- حالة النقل الجوي في الشرق الأوسط

2.1 لقد كانت منطقة الشرق الأوسط أسرع المناطق ازديادًا في معدل النقل الجوي للمسافرين والبضائع منذ عام 2011 وقد حققت شركات الطيران في المنطقة نموًا رقميًا ملحوظًا (بمعدل يتراوح من 10 إلى 99) في نقل المسافرين سنويًا منذ 2012. وحاليًا، تحتل المنطقة المركز الثالث في النقل الدولي للمسافرين، بما يتجاوز أمريكا الشمالية منذ عام 2012.

2.2 مثلت شركات النقل الجوي لدول الشرق الأوسط (15 دولة معتمدة لدى مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط) 10 في المائة من حركة نقل الركاب العالمية التي تقاس بمجموع عدد الركاب المنقولين جواً لكل كيلو متر (RPKs)، وسجلت نموًا سنويًا بلغ +2,11 في المائة في عام 2016، وهو المعدل الأعلى بين جميع الأقاليم. ونقلت شركات الطيران في المنطقة 211 مليون مسافر في عام 2016 (أي +9,1 في المائة، مقارنةً بعام 2015).

2.3 مثلت الحركة الدولية لشركات النقل الجوي في الشرق الأوسط 96 في المائة من إجمالي عدد الركاب المنقولين جواً لكل كيلو متر (RPKs) التابعين لشركات الطيران، وسجلت نموًا سنويًا بنسبة +11,9 في المائة في عام 2016. إلا أن الحركة المحلية في منطقة الشرق الأوسط تراجعت قليلاً بنسبة -1,6 في المائة من مجموع عدد الركاب المنقولين جواً لكل كيلو متر (RPKs) في 2016.

2.4 قامت شركات الطيران في الشرق الأوسط بتوسعة قدرتها الاستيعابية لعدد المقاعد المتاحة لكل كيلو متر لتصبح +13,2 في المائة في عام 2016، أي بزيادة قدرها 1,0 نقطة مئوية عن معدل النمو في عام 2015 (+12,2 في المائة). وازدادت القدرة الاستيعابية لعدد المقاعد المتاحة لكل كيلو متر بنسبة +13,5 في المائة للخدمات الجوية الدولية وبنسبة +4,7 في المائة للخدمات المحلية.

2.5 انخفض عامل حمولة المسافرين من 75,8 في المائة في عام 2015 إلى 74,5 في المائة في عام 2016. وحقق عامل حمولة المسافرين 74,4 في المائة لخدمات النقل الدولية و77,4 في المائة لخدمات النقل الداخلية.

2.6 شكّل شحن البضائع التي تنقلها شركات النقل الجوي في الشرق الأوسط 14 في المائة من حركة الشحن العالمية، مقيسة بحجم الشحن بالطن الكيلو متري (FTKs)، وسجلت نموًا سنويًا بلغ +7,2 في المائة في عام 2016، لتتخفف بذلك قليلاً عن النمو الذي حققته في عام 2015 وبلغ +7,4. وتعد معظم عمليات الشحن الجوي التي تُجريها شركات النقل الجوي في منطقة الشرق الأوسط عمليات شحن دولية >

2.7 مثلت إيرادات الشحن الدولي المقيسة بالطن الكيلومتری لما تنقله شركات الطيران في منطقة الشرق الأوسط 11 في المئة من إجمالي الإيرادات الشحن الدولي بالطن الكيلومتری على مستوى العالم، وتم تحقيق نمو بمعدل 9,7 في المائة في عام 2016.

2.8 لا يعد الطيران محركاً رئيسياً للنمو الاقتصادي للدول فحسب، ولكنه أيضاً محركاً هاماً في زيادة إيراداتها من السياحة والتجارة. وتتحقق نسبة إيرادات في المنطقة تزيد عن نصف إيرادات السياحة الدولية، وتمثل ثلث الإيرادات التي تحققها التجارة العالمية من حيث القيمة بسبب الربط الذي يوفره النقل الجوي. وفي عام 2014، قدم النقل الجوي دعماً من خلال توفير 2,4 مليون وظيفة وإيرادات بلغت 157,2 مليار دولار أمريكي في الناتج المحلي الإجمالي لدول الشرق الأوسط.

3- النقاش

3.1 سياسة وتنظيم النقل الجوي

3.1.1 نسلط الضوء فيما يلي على أبرز الإنجازات التي حققتها منظمة "إيكاو" في أعمال المتابعة للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6، 18-22 مارس 2013). وتم الاضطلاع بالعديد من المهام بمساعدة فريق تنظيم النقل الجوي، وبعض هذه المهام لا تزال جارية.

3.1.2 رؤية الإيكاو بعيدة المدى لتحرير النقل الجوي: اعتمد المجلس رؤية بعيدة المدى في يونيو 2015، والتي وُزعت على الدول الأعضاء (بيان رسمي 2015/54)، كدليل ملهم لهذه الدول للسعي لتحقيق أهداف تحرير النقل الجوي. وتُشجع الإيكاو هذه الدول على النظر في هذه الرؤية بعيدة المدى وتطبيقها في إعداد السياسات والممارسات التنظيمية.

3.1.3 حماية المستهلك: أقرّ المجلس مجموعة من المبادئ الأساسية بشأن حماية المستهلك في يونيو 2015 (بيان رسمي 60/2015). وتهدف هذه المبادئ الأساسية إلى توفير توجيهات ريفية المستوى للدول والجهات المعنية لضمان حماية المسافرين جواً كما ينبغي في المراحل الثلاث من سفرهم. وتُشجّع الدول والجهات المعنية من أجل تقديم تعليقات للإيكاو حول تجاربهم في تطبيق التوجيهات.

3.1.4 الوصول إلى الأسواق والنقل الجوي للبضائع وملكية شركات النقل الجوي والتحكم فيها: وافق فريق تنظيم النقل الجوي، في اجتماعه الرابع عشر الذي عُقد في يوليو 2017، على مواصلة عمله في وضع اتفاق متعدد الأطراف لتحرير الوصول إلى الأسواق، ويشمل ذلك عقد اجتماع لمجموعة العمل في أوائل عام 2018 لتناول مسألة أحكام الضمانات أو التأكيدات بشأن هذا الاتفاق. واتفق الفريق أيضاً على وضع بروتوكول محدد لتسهيل مواصلة تحرير خدمات النقل الجوي للبضائع (حتى "الحرية السابعة للطيران") وإبرام معاهدة مستقلة متعددة الأطراف بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران. ومن المقرر عقد الاجتماع التالي لفريق تنظيم النقل الجوي في مايو 2018.

3.1.5 **المنافسة العادلة:** ينصب تركيز عمل الإيكاو على تطوير أدوات لتعزيز الشفافية في قواعد المنافسة للدول وتشجيع التعاون والحوار والتوافق التنظيمي. وفي هذا الصدد، أعدت السكرتاريا مجموعة وافية من سياسات وممارسات المنافسة السارية على الصعيد الوطني أو الإقليمي، والمتاحة على الموقع الإلكتروني التالي: <http://www.icao.int/sustainability/compendium/Pages/default.aspx>. وقُدِّمت أيضًا منتدى لتبادل الآراء حول مسائل المنافسة للمجتمع المعني بالطيران من خلال الاجتماعات المختلفة، بما في ذلك ندوة الإيكاو الثالثة للنقل الجوي (IATS، مارس 2016، مونتريال). علمًا بأن التقرير الموجز لندوة الإيكاو الثالثة للنقل الجوي متاح على الموقع الإلكتروني: <http://www.icao.int/Meetings/iats2016/Pages/default.aspx>.

3.1.6 **تسهيل المؤتمر الدولي التاسع للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية (الإيكان):** عُقدَ حدث المؤتمر الدولي التاسع للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية (ICAN2016) في ناسو بجزر البهاما في الفترة من 5 إلى 9 أكتوبر 2016. وقد حضر المؤتمر ممثلون من 67 دولة/إقليم؛ وعُقدَ 430 اجتماعًا ثنائيًا رسميًا وغير رسمي، نتج عنها توقيع نحو 400 اتفاقية أو التوقيع المبدئي عليها (بما في ذلك العديد من اتفاقيات الأجواء المفتوحة) واتخاذ بعض الترتيبات (مثل إعداد مذكرات التفاهم، أو سجلات الاجتماعات، أو محاضر الاجتماعات المتفق عليها). وقبل نهاية عام 2016، استخدمت 141 دولة (تمثل 74 في المائة من أعضاء الإيكاو) هذا التسهيل مرة واحدة على الأقل. وفي هذا العام، سيعقد مؤتمر الإيكان (ICAN2017) في كولومبو بسريلانكا في الفترة من 4 إلى 8 ديسمبر 2017، وستستضيفه هيئة الطيران المدني في سريلانكا. وقد أكدت خمس وخمسون دولة/إقليم مشاركتها اعتبارًا من 22 أغسطس 2017.

3.2 إدارة البنية الأساسية

3.2.1 سيزيد النمو السريع الذي تشهده حركة النقل الجوي من الضغط الواقع على مشاريع البنية الأساسية الحالية للطيران. وإذا لم يتوافر مستوى الاستثمار الملائم والمحدد في الموعد المناسب، إلى جانب تعاون العديد من الدول من أجل تحديث وتوسعة البنية الأساسية للطيران، فستكون هناك قيود شديدة على استخدام الطيران كمحرك للتنمية الاقتصادية. ولذلك، تعمل الإيكاو مع الدول الأعضاء بشأن توفير الأموال وتمويل تطوير البنية الأساسية للطيران، وخاصةً من خلال منتدى الإيكاو العالمي للطيران، الذي يمثل منبرًا يجمع صنّاع السياسات بالدول والشركاء في التنمية والمؤسسات الاستثمارية والمالية.

3.2.2 واصلت الإيكاو أيضًا عملها في تطوير وتحديث سياساتها في مجال اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية وتمويلها وإدارتها، من خلال فريق خبراء اقتصاديات المطارات (AEP) وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (ANSEP). وعقد الفريقان الاجتماع المشترك السادس لهما (الاجتماع السادس لفريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية) في الفترة من 23 إلى 25 مايو 2017. وتتضمن نتائج الاجتماع ما يلي: مبادئ التطوير الإرشادية بشأن تحليل التكلفة والفائدة ودراسات حالة الأعمال وتحليل التأثير الاقتصادي؛ وتحديث سياسات الإيكاو ومبادئها الإرشادية بشأن اقتصاديات المطارات وإدارتها؛ ورصد التطورات والعمل كمنصة تبادل معلومات بشأن استخدام

نظم الطائرات بدون طيار؛ بالإضافة إلى مبادئ التطوير الإرشادية لمعالجة المسائل المتعلقة بالمطارات غير المجدية اقتصاديًا.

3.3 بيانات وتحليلات الطيران

3.3.1 يجري تحديث برنامج الإيكاو للإحصاءات كجزء من مبادرة إدارة بيانات المؤسسات (EDM)، التي تهدف إلى تنسيق مصادر البيانات المختلفة على المستوى التنظيمي، وذلك باستخدام الجداول والتصنيفات المرجعية القياسية من خلال إنشاء سجل شامل للبيانات الوظيفية المتداخلة.

3.3.2 وفي الوقت ذاته، أنشئت الإيكاو مشروعًا مشتركًا، على مستوى مشروع معين، بالشراكة مع هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والأوساط الأكاديمية، بدلاً من تنفيذ المشروع بمفردها. وعلى سبيل المثال، تم البدء في مشروع مشترك مع الاتحاد البريدي العالمي، وهو مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) والمنتدى الدولي للنقل في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي لتقييم روابط التجارة الإلكترونية، والشحن البحري، والنقل الجوي للبضائع، وتحديد المعوقات التنظيمية، والمعوقات الأخرى التي تساهم في الحصول على حصة منخفضة للنقل الجوي للبضائع في سوق التجارة الإلكترونية الذي يشهد نموًا سريعًا.

3.3.3 **البيانات الضخمة:** في السنوات الأخيرة، أصبحت مجموعات البيانات كبيرة ومعقدة بصورة متزايدة، ما يُصعّب إمكانية التحكم فيها عند استخدام تطبيقات معالجة البيانات التقليدية. على سبيل المثال، لا يمكن معالجة بيانات حركة الطيران التي جُمعت في الوقت الحقيقي باستخدام نظام إذاعة المراقبة التابعة للتلقائية أو بيانات تدفقات الحركة العالمية الواردة من نقل بيانات معلومات السوق في إطار التطبيقات القائمة. وأصبحت منظمة الإيكاو عضوًا في الفريق الدولي التابع للجنة الإحصائية للأمم المتحدة، والتي تتولى مهمة وضع معايير الجوانب الفنية والسياسية للبيانات الضخمة.

3.3.4 **أدوات تحليل الأعمال:** منذ منتصف عام 2014، وُضعت أدوات تحليل الأعمال المختلفة لتحليل بيانات الإيكاو ووضع تصور عنها، مما يساعد في عملية صنع القرار (<https://www4.icao.int/etools>). وتتضمن الأمثلة على هذه الأدوات: خرائط اتفاقات الخدمات الجوية، وخرائط المعاهدات المعنية بالطيران، واتجاهات الحركة الجوية، والتوجهات المالية، ورسم خرائط حركة المرور الجوية، وتقييم تعريفات المطارات، وتعريفات خدمات الملاحة الجوية. وتقيس أحدث أداة أعمال متاحة الفوائد الاقتصادية المتوقعة من تنفيذ المعايير المتعلقة بالسلامة والممارسات الموصى بها. وقد أُحرز تقدم في استخدام الأدوات التحليلية والتنبؤية الحديثة لتقليل الوقت وتحسين كفاءة العملية التحليلية.

3.3.5 **مجموعة الإيكاو المنفردة لتنبؤات الحركة الجوية على المدى البعيد:** وضع فريق متعدد التخصصات، يشمل الدول والمنظمات الدولية والفرق العاملة التابعة للجنة الحماية البيئية للطيران، نماذج وطرق جديدة للتنبؤ بشأن الحركة الجوية. وتشير النتائج المقدرّة إلى أن حركة المسافرين العالمية ستتمو بنسبة + 4,6 في المائة سنويًا حتى عام 2032. وتتجاوز

مجموعات الطرق الأربعة عشر، بما في ذلك جميع مجموعات الطرق التي تشمل وسط جنوب غرب آسيا، والذي سينمو وفقًا للتقديرات بنحو +10 في المائة سنويًا. ومن المتوقع أن تنمو حركة الشحن العالمية بنسبة +4,4 في المائة سنويًا على مدى الفترة نفسها المحددة للتنبؤات الخاصة بالركاب. وتُسجَل منطقة الشرق الأوسط أعلى توقعات بتحقيق نمو سنوي يفوق التقديرات العالمية بنحو +2,8 نقطة مئوية، في حين يقترَب معدل النمو في منطقة آسيا/المحيط الهادئ من التقديرات العالمية، حيث يبلغ +4,7 في المائة.

3.3.6 حساب الطيران الفرعي: تعكف الإيكاو حاليًا على إعداد مسودة وثيقة إطار منهجي بشأن حساب الطيران الفرعي (ASA) لقياس حجم الناتج المحلي الإجمالي المباشر المتصل بالطيران. وقد نوقشت المسودة الأولى في اجتماع فريق بيانات وتحليل الطيران التابع للإيكاو المنعقد في مارس 2017. وبموجب توجيهات شعبة الإحصاءات في الأمم المتحدة، سيتم إعداد فريق الخبراء المعني بالاستعراض مع ممثلين من مكتب الإحصاءات الوطني والدول الأعضاء ومراقبي فريق بيانات وتحليل الطيران لاستعراض وثيقة الإطار المنهجي قبل نهاية عام 2017 للنظر في توافقها مع مبادئ نظام الحسابات القومية وسيُقبل أي انحراف عن مبادئ نظام الحسابات القومية نظرًا لخصوصيات قطاع الطيران.

3.3.7 نموذج إعداد تقارير المطارات: تجمع منظمة إيكاو إلى جانب مجلس المطارات الدولي بيانات حركة المطارات، بدءًا من يناير 2016، بالاستعاضة عن نموذج إعداد تقارير النقل الجوي للإيكاو 1، وتضع أداة تحليلية إلكترونية لرسوم المطارات الواردة في التعريفات الخاصة بالمطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 7100).

3.3.8 المؤشر العالمي لأهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة: لقياس التقدم المحرز في أهداف التنمية المستدامة، أقرت الدورة السابعة والأربعون للجنة الإحصائية للأمم المتحدة التي عُقدت في مارس 2016 إطار المؤشر العالمي الأولي الذي قُدِمَ لاعتماده من الجمعية العامة للأمم المتحدة. وتدعم الإيكاو المؤشر العالمي المتفق عليه للهدف 9-1 من أهداف التنمية المستدامة –/أحجام الركاب والشحن بحسب وسيلة النقل – من خلال العمل كوكالة راعية مسؤولة عن جمع بيانات حركة النقل الجوي وتبادل المعلومات مع الأمم المتحدة.

3.4 صندوق النقل الجوي

3.4.1 يعمل صندوق النقل الجوي، الذي أنشئته الإيكاو في عام 2014 (بيان رسمي 32/2014) بمثابة آلية لجمع واستخدام التبرعات من الدول والجهات المانحة الأخرى لدعم أنشطة الإيكاو في مجال النقل الجوي
(<http://www.icao.int/sustainability/Pages/TRAF.aspx>).

3.4.2 تشمل المشاريع المُعدّة سابقًا والتي يحتمل أن تنفذها الإيكاو باستخدام تبرعات صندوق النقل الجوي "النقل الجوي للقضاء على الفقر: مخطط تحسين الخدمات والربط الأساسي"; "iPLAN : التخطيط المعني بتعطّل رحلات السفر"; طيران الأعمال: الداعم المُنتج"; و"مؤشرات الشحن الجوي"; و"استهداف مكافحة سرقة البضائع وتأخيرها".

3.4.3 أُضيفت عدة مشاريع جديدة إلى القائمة والتي يمكن أن يدعمها الصندوق، مثل "مبادرة المساواة بين الجنسين في النقل الجوي". وسيشمل هذا المشروع وضع مؤشرات جنسانية للنقل الجوي من خلال جمع إحصاءات القوة العاملة، على النحو الذي تقدمه الدول على أساس طوعي. بالإضافة إلى ذلك، يمكن لصندوق النقل الجوي أن يدعم تقديم أنشطة المساعدة الفنية كجزء من مبادرة "عدم ترك أي دولة خلف الركب" للإيكافو.

4. الإجراء المطلوب من هذا الاجتماع:

4.1 الاجتماع مدعو إلى ما يلي:

- (أ) دعم أعمال منظمة الإيكافو من أجل التنمية الاقتصادية للنقل الجوي؛
- (ب) تشجيع الدول على تطبيق سياسات إيكافو ومبادئها الإرشادية في مجال النقل الجوي في ممارساتها التنظيمية وتتبعها؛
- (ج) التنسيق مع إيكافو بشأن احتياجات الدول للبيانات والتحليل والأدوات اللازمة لدعم تطوير النقل الجوي في المنطقة؛
- (د) والمساهمة في صندوق النقل الجوي التابع للإيكافو من أجل تنفيذ مشاريع النقل الجوي المتنوعة.

-انتهى-

¹الهدف 9-1 من أهداف التنمية المستدامة يشير إلى "تطوير بنية أساسية جيدة وموثوق بها ومستدامة ومرنة، والتي تشمل البنية الأساسية الإقليمية والعابرة للحدود، لدعم التنمية الاقتصادية ورفاهية الشعوب، مع التركيز على إتاحة إمكانية الوصول للجميع بناءً على قيم المساواة ومنح التسهيلات."