



الاجتماع السادس للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط
DGCA-MID/6

(أبو ظبي، 1-3 نوفمبر 2022)

البند 8: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

نهج مقترح لإنشاء
خطة الإيكاو الاستراتيجية للنقل الجوي في منطقة الشرق الأوسط 2020 - 2035

(مقدمة من مجلس المطارات الدولي "ACI")

<p>ملخص</p> <p>تقترح هذه الورقة (أ) الأسس والمبادئ الشاملة التي ينبغي على أساسها وضع خطة الإيكاو الاستراتيجية للنقل الجوي في منطقة الشرق الأوسط للفترة 2020-2035 ("الخطة")؛ (ب) كيفية هيكله الخطة؛ (ج) الأهداف الرفيعة المستوى التي ينبغي استهدافها.</p>
<p>المراجع</p> <p>أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة الخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP) الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) إعلان مسقط 2017 الإعلان بشأن الأمن السيبراني في الطيران المدني، دبي 2017</p>

1- مقدمة

1-1 وفقاً للاستنتاج 8/5 الصادر عن الاجتماع الخامس للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID/5)، يجب صياغة خطة استراتيجية إقليمية للنقل في المطارات في منطقة الشرق الأوسط 2020-2035 وطلب المساهمات من الدول والمنظمات الدولية.

2-1 من خلال هذه الورقة، يقدم مجلس المطارات الدولي مساهماته في الخطة.

2- النقاش

2.1 أتفق الاجتماع الخامس للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID/5) على أن الهدف من الخطة هو ضمان "تمتع جميع الدول في منطقة الشرق الأوسط بمزايا النقل الجوي مع زيادة الربط الجوي، في ظل الظروف المثلى للسلامة والأمن، مع تعزيز سلطات الطيران المدني على النحو الواجب بشكل مستقل دون الاعتماد على الغير، مع إيلاء العناية الواجبة لحماية البيئة. وتسعى الخطة إلى توجيه الأولويات لتحقيق زيادة فرص وصول السكان إلى النقل الجوي، والجمع في الوقت نفسه بين الأبعاد الثلاثة للتنمية المستدامة: الاقتصادية والاجتماعية والبيئية".

2-2 وعليه، يود المجلس أن يقدم مساهماته في الخطة من المنظورات الأربعة التالية:

- أسس الخطة
- المبادئ الشاملة
- هيكل الاستراتيجية
- الأهداف والعوامل المساعدة

3-2 أسس الاستراتيجية

ينبغي أن تكون الخطة من حيث المبدأ:

1-3-2 متمشية مع أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (UNSDG)؛

2-3-2 متسقة مع إعلانات الإيكاو الإقليمية السابقة لمنطقة الشرق الأوسط والوثائق العالمية مثل:

- إعلان مسقط 2017؛
- الإعلان بشأن الأمن السيبراني في الطيران المدني، دبي 2017؛
- الخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP) الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep).

4-2 المبادئ الشاملة

2.1.1 ينبغي أن تؤخذ النقاط التالية في الاعتبار واعتبارها شاملة في صياغة الخطة وتحقيق أهدافها:

➤ كان نموذج التكامل الرأسي بين المطارات وشركات الطيران سمة مميزة للنجاح في منطقة الشرق الأوسط. يمكن أن يستمر هذا النموذج في الازدهار إذا تم أخذ خصوصيات كل طرف في الاعتبار، بما في ذلك تحويل المطار من مجرد مزود خدمة بسيط إلى عمل تجاري في حد ذاته. وفي غضون 15 عاماً، يجب أن يكون القطاع مستعداً لمزيد من التحولات، مثل زيادة مشاركة المستثمرين من القطاع الخاص في قطاع المطارات في إطار نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

- عند التخطيط للقدرة الاستيعابية على المدى الطويل على الأرض وفي السماء، ينبغي ضمان مستوى مناسب من التنسيق للاستجابة للزيادة في حركة الركاب والبضائع. يقدر المجلس، اعتباراً من سبتمبر 2022، أنه من المتوقع أن ترتفع حركة المسافرين في منطقة الشرق الأوسط لعام 2022 إلى 83٪ من الحجم المسجل في عام 2019، وبحلول عام 2025 ستتعاوى فوق مستويات عام 2019، لتصل إلى 475 مليون مسافر سنوياً بحلول ذلك الوقت. ويبلغ معدل النمو السنوي المركب المتوقع على المدى الطويل (2020-2040) لإجمالي حركة المسافرين في منطقة الشرق الأوسط حوالي 10.9٪ - وهو الأعلى بين جميع مناطق العالم. وستتطلب وتيرة النمو هذه وضع السياسات ذات الصلة مسبقاً لضمان مستوى مناسب من الاستثمار في البنية التحتية للمطارات وخدماتها، سواء من خلال التمويل العام أو من خلال نموذج مبادئ الدفع مقابل الاستخدام.
- تشهد المحاور الرئيسية في المنطقة منافسة شديدة على المسافرين المنتقلين بين المناطق الأخرى من العالم عبر منطقة الشرق الأوسط.

هيكل الاستراتيجية

5-2

1-5-2 (أ) لكل ركيزة من ركائز الخطة الأربع، أي الربط الجوي، وسلامة الطيران، وأمن الطيران، وحماية البيئة؛ ينبغي تحديد وتعريف ما يلي:

- أهداف رئيسية طموحة ولكنها قابلة للتحقيق وقابلة للقياس الكمي، على سبيل المثال، تمكين نسبة مئوية معينة من السكان في منطقة الشرق الأوسط من الوصول إلى النقل الجوي ضمن مسافة معينة بحلول سنة معينة؛
- العوامل المساعدة والمعوقات التي من شأنها أن تدفع أو تعرقل تحقيق الأهداف المذكورة؛
- استراتيجية لتوفير العوامل المساعدة المذكورة وإزالة المعوقات؛
- خطة عمل ملموسة لتنفيذ الاستراتيجية.

الربط الجوي

6-2

1-6-2 وضع تدابير مشتركة للربط والاتفاق عليها، وتقييم مستوى الربط الحالي وتحديد الفجوة. ويمكن أن تكون [دراسة مجلس المطارات الدولي حول الربط في أوروبا](#) مرجعاً مفيداً.

2-6-2 تحديد وإدخال أدوات السياسة ذات الصلة للتأثير على نتائج الربط الجوي.

3-6-2 تيسير الوصول إلى سوق النقل الجوي، على سبيل المثال، من خلال تشجيع تحرير أنظمة الخدمات الجوية.

4-6-2 ضمان وجود القدرات الاستيعابية الكافية للمطارات:

- ضمان توافر القدرات الاستيعابية للمطارات في خطط التنمية الوطنية وخاصةً للمطارات المحورية، والنظر في الدور الذي يتعين أن يؤديه المستثمرون من القطاع

الخاص والأجنبي في قطاع الطيران، على سبيل المثال، عن طريق تخفيف القيود المفروضة على الاستثمار الأجنبي المباشر.

- بالنسبة للقيود على القدرات الاستيعابية للمطارات في المنطقة - ضمان مراعاة أهداف ومبادئ سياسة تخصيص الفترات الزمنية في اتجاه الإصلاح المستقبلي على المستوى العالمي بموجب المبادئ التوجيهية العالمية للفترات الزمنية في المطارات (WASG). والاستمرار في إصلاح وتحديث نموذج تخصيص الفترات الزمنية في المطارات من خلال عملية تعاونية لصنع القرار يقودها مشغلو المطارات وشركات الطيران ومنسقو الفترات الزمنية في المجلس العالمي للفترات الزمنية في المطارات (WASB).

5-6-2 ضمان الكفاءة والقدرة الكافيتين للمجال الجوي.

6-6-2 تعزيز الربط الإقليمي:

- النظر في القيمة التي تولدها شبكات المطارات وأنظمتها ومجموعاتها.
- النظر في تقديم حوافز أو دعم مالي لتعزيز الربط بالمطارات الصغيرة في المواقع النائية.
- النظر في توحيد المحاور وتوسيع المطارات الثانوية.

7-6-2 تحفيز الطلب على السفر وتيسير السفر:

- سياسة ضريبية ملائمة للسفر الجوي.
- سياسة أقل تقييداً للتأشيرات وتسهيل طلبات التأشيرة، على سبيل المثال، عن طريق تقديم طلبات التأشيرة عبر الإنترنت.

8-6-2 تعزيز تجربة المسافرين، مما يجعل السفر عبر مطارات الشرق الأوسط تجربة مميزة للعملاء، وذلك من خلال:

- توقع اتجاهات المستهلكين وتفضيلاتهم؛
- تضمين جانب السلامة الحيوية؛
- الاستفادة الكاملة من التكنولوجيات الناشئة؛
- العمل عن كثب مع شركات الطيران وشركاء الخدمة الآخرين لتغيير الطريقة التي تعمل بها المطارات.

7-2 سلامة الطيران

1-7-2 تنفيذ برنامج السلامة من قبل الدولة (SSP).

2-7-2 اعتماد المطارات الدولية.

3-7-2 تعزيز ثقافة السلامة الإيجابية على النحو المطلوب في الملحق 19.

- 4-7-2 تعزيز التعاون في مجال التدريب.
- 8-2 أمن الطيران
- 1-8-2 تحقيق التوازن بين الأمن والتيسير:
- النظر في إضافة التيسير إلى الخطة، على سبيل المثال، عن طريق تغيير العنوان إلى SECFAL (خطة أمن وتيسير الطيران)، أو النظر في إضافة FAL (التيسير) كعنوان منفصل.
 - النظر في تطبيقات تكنولوجيا المعلومات التي من شأنها تعزيز القدرة التنافسية للنقل الجوي: سلسلة الكتل، والبيانات الضخمة، والذكاء الاصطناعي والأتمتة.
 - ضمان تقييم الأثر التشغيلي للتدابير الأمنية قبل التنفيذ.
- 2-8-2 متابعة الإعلان بشأن الأمن السيبراني في الطيران المدني الصادر في دبي في عام 2017.
- 3-8-2 تعزيز التعاون الإقليمي في:
- تنسيق التدابير الأمنية؛
 - تبادل المعلومات الاستخباراتية؛
 - التدريب.
- 4-8-2 تعزيز الوعي والثقافة الأمنية.
- 5-8-2 تشجيع "اتخاذ التدابير الأمنية مرة واحدة" لتعزيز الاتصال وكفاءة المحاور.
- 9-2 حماية البيئة
- 1-9-2 تغير المناخ (فيما يتصل بأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة 7 و9 و13):
- التخفيف من آثار تغير المناخ:
 - أ. دمج تدابير التخفيف من آثار تغير المناخ في التخطيط الرئيسي للمطارات، وتخطيط العمليات، وتصميم المرافق.
 - ب. تنفيذ اتفاق COP-21 (الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بتغير المناخ) الذي تم التوصل إليه في باريس في عام 2015 من خلال:
 1. تعزيز إدارة غازات الدفيئة، على سبيل المثال، من خلال برنامج لكهربة المعدات التي تعمل حالياً بالوقود الأحفوري (معدات الدعم الأرضي، حافلات الركاب في منطقة الحركة الجوية)؛

2. وضع أهداف لانبعاثات الكربون على المدى الطويل لمقدمي الخدمات؛

3. تضمين أداة الإبلاغ عن الكربون والانبعاثات في المطارات (ACERT) وبرنامج اعتماد الانبعاثات الكربونية للمطارات في خطط العمل من قبل الدولة.

• التكيف مع تغير المناخ:

أ. إجراء تقييم لمخاطر تغير المناخ على البنية التحتية للمطارات ووضع خطط للتكيف معها؛

ب. تضمين التكيف مع تغير المناخ في الخطط الرئيسية للمطارات.

2-9-2 النظر في إضافة أهداف بيئية واجتماعية وأهداف متعلقة بالحوكمة المؤسسية لمقدمي الخدمات (فيما يتصل بأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة 6 و7 و8 و9 و11 و12 و13 و14 و15).

2-9-3 التشجيع على تضمين خطط الإدارة البيئية للمطارات: إدارة النفايات (الهدف 12 من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة)، وإدارة المياه (الهدف 6 من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة)، وإدارة ضوضاء الطائرات (الهدفين 3 و11 من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة).

2-9-4 وضع خطط لمكافحة الاتجار بالأحياء البرية عن طريق النقل الجوي (الهدفين 14 و15 من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة).

2-10 أهداف الأمم المتحدة الأخرى للتنمية المستدامة

2-10-1 يمكن أن تشمل الخطة أهدافاً أخرى من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة غير المذكورة أعلاه، ولكنها قد تكون موضع اهتمام صناعة النقل الجوي مثل المساواة بين الجنسين (الهدف 5 من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة)، والتي يمكن تعزيزها من خلال مبادرة الإيكاو للجيل القادم من المهنيين في مجال الطيران.

3- الإجراء المطلوب من الاجتماع

3.1 الاجتماع مدعو للنظر في اقتراحات مجلس المطارات الدولي في المبادئ والأهداف لصياغة الخطة الاستراتيجية للنقل الجوي في منطقة الشرق الأوسط 2020-2035.