



الاجتماع السابع لقادة الطيران المدني

بمنطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID/7)

(الرياض - المملكة العربية السعودية، في الفترة من ١٩ إلى ٢٠ مايو ٢٠٢٤)

العنصر رقم ٧ بجدول الأعمال: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

من مطاراتنا إلى العالم – أهمية تطوير الاتصال الجوي

(مقدمة من مجلس المطارات الدولي)

الملخص

يجب أن يوفر الاتصال الجوي نهجًا يركز على المستهلك، ويأخذ في الحسبان القدرة على تحمّل التكاليف وخيارات المستهلك وجودة الاتصال، إلى جانب قياسه بالمؤشرات التقليدية التي تركز على الاتصال المباشر وغير المباشر مثل عدد الرحلات الجوية وسعة المقاعد وعدد الوجهات. تُقدم هذه الوثيقة مراعاة أشمل لقياس الاتصال الجوي وتعريفه، فضلاً عن أهمية الاتصال الجوي والعوائق التي تحول دون التعافي والتطوير المستقبلي، مع الدعوة إلى سياسات أكثر تحرراً ومراعاةً لظروف السوق.

١. مقدمة

١,١ مثلت جائحة كوفيد-١٩ العالمية أزمة ذات أبعاد غير مسبوقة للعديد من المجالات حول العالم. وكان الطيران المدني أحد أكثر المجالات العالمية تضرراً، مما أدى إلى انخفاض كبير في الخدمات الجوية، مع تعليق العديد من المسارات لفترة غير محددة من الوقت، وكذلك تقلصت أعداد الرحلات و/أو القدرات للمسارات المتبقية بصورة كبيرة.

١,٢ مع استمرار مجال الطيران حول العالم في التعافي من الآثار السلبية لجائحة كوفيد-١٩ بوتيرة متفاوتة، لا يزال جانب الاتصال في هذا المجال مهمًا، مما زاد من ضرورة مراجعة الفهم التقليدي وطريقة قياس الاتصال الجوي وتعريفه.

١,٣ يجب على المجال أيضاً تقييم الأهمية والفرص، فضلاً عن المخاطر والتحديات على المدى القصير والمتوسط إلى الطويل، والتي من شأنها التأثير في تعافي الاتصال الجوي وتطويره المستقبلي. وينبغي أن تشمل الأهمية والفرص إحياء الأنشطة الاقتصادية، وتحفيز السفر والسياحة، وتسهيل الاستثمارات، وتبادل المعرفة، وتخصيص الموارد البشرية ورأس المال بصورة أفضل. وينبغي أن تشمل المخاطر والتحديات كلاً من العوامل الداخلية، التي تنشأ داخل منظومة النقل الجوي (حقوق المرور)، فضلاً عن العوامل الخارجية، بما في ذلك الاقتصاد الكلي

٢. إعادة التفكير في كيفية تعريف الاتصال الجوي وقياسه

٢,١ يرى مجلس المطارات الدولي في منطقة آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط أن الاتصال الجوي يجب أن يقدم نهجًا شاملاً يتمحور حول المستهلك، والذي يجب أن يشمل قدرة المسافرين، في سوق معينة، على الوصول إلى شبكة النقل الجوي العالمية من خلال اتصالات عالية الجودة، إلى جانب قياس المؤشرات التقليدية التي تركز على الاتصال الجوي المباشر وغير المباشر، مثل عدد الرحلات الجوية وسعة المقاعد وعدد الوجهات.

٢,٢ على هذا النحو، يأخذ مؤشر مجلس المطارات الدولي بشأن الاتصالات في آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط في الحسبان أيضًا أهمية مجموعة من العوامل التي تؤكد القدرة على تحمل التكاليف، وخيارات فئات شركات النقل، وخيارات التحالفات، ووقت الاتصالات، والأهمية الاقتصادية للوجهات بالنسبة إلى السوق المرجعية. ولا تُضمّن تلك العوامل بصورة تقليدية في القياسات الأخرى للاتصال الجوي.

٢,٣ يكمن الأساس المنطقي لذلك في معالجة أوجه القصور الحاصلة في طريقة التفكير التقليدية بشأن الاتصال الجوي، وتوفير وجهات نظر جديدة تراعي القدرة على تحمل التكاليف، والمعايير التي تسهم في تجربة المسافرين، وتسهيل الضوء على أهمية الاتصال الجوي في تحفيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

٣. المزايا الاقتصادية والأهمية الاجتماعية للاتصال الجوي

٣,١ ينتج قطاع الطيران فوائد اقتصادية، ويسهم في النمو الاقتصادي من خلال الأنشطة في مجال الطيران ومجموعة واسعة من المجالات الأخرى، مثل السياحة، الضيافة، وتجارة التجزئة، والأغذية والمشروبات. ففي عام ٢٠١٩، ساهم مجال الطيران في الشرق الأوسط بنسبة ٩,٥٪ تقريبًا من إجمالي الناتج المحلي، وهو ما يعادل ٢٦٠ مليار دولار أمريكي تقريبًا من المساهمة الإجمالية. كما يدعم المجال ٤,٦ مليون وظيفة تقريبًا. وتشير التقديرات إلى أن نسبة ١٠٪ تقريبًا من زيادة سعة المقاعد مرتبطة بزيادة تريبو على ٦,٤٪ في إجمالي الناتج المحلي في المنطقة.

٣,٢ يُعد الاتصال الجوي محفزًا للأنشطة الاقتصادية، وتسهيل التجارة الدولية. وتعمل الشركات عادة على عوامة منتجاتها وخدماتها مستفيدة من المزايا التنافسية للاقتصادات المختلفة. يؤدي تحسين الاتصال الجوي إلى تمكين البلدان النامية والبلدان منخفضة الدخل من الارتباط باقتصادات أكثر تقدمًا، والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية. نما قطاع الشحن الجوي في الشرق الأوسط بمعدل نمو سنوي مركب قدره ١١٪ بين عامي ٢٠٠٠ و٢٠١٩، إذ وصل إلى ٣٢ مليار طن في عام ٢٠١٩، وهذه النسبة تمثل ٧٪ من الأسهم العالمية من حيث "طن/كيلومتر" للشحن. وقد مكّن الاتصال الجوي أسواقًا كثيرة من تنمية قطاعات التصنيع والتجارة.

٣,٣ ويؤدي تحسين الاتصال الجوي إلى تسهيل السفر المتكرر لأنشطة الأعمال والأنشطة الاستثمارية، وهو ما يُساعد البلدان على جذب المزيد من الاستثمار الأجنبي المباشر، وجلب رؤوس أموال جديدة، وتحفيز الأنشطة الاقتصادية. وقد نما صافي قيمة تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر في الشرق الأوسط بصورة ملحوظة بمعدل نمو سنوي مركب بلغ ١٢,٣٪ بين عامي ٢٠٠٠ و٢٠١٩. وتؤثر جودة الاتصال الجوي في قرار الشركات باختيار الوجهة التي تستثمر فيها.

٣,٤ أشارت منظمة العمل الدولية إلى وجود نحو ١٦٩ مليون عامل مهاجر حول العالم قبل الجائحة. تسهيل الاتصال الجوي سفر العمال والمهنيين داخل المناطق المختلفة وعبرها، مما يتيح لهم العثور على أماكن عمل تكون مهاراتهم مطلوبة فيها، وهو ما يحسّن بدوره التخصصات. لا يساعد هذا فقط على تيسير تبادل المعارف ونقل المهارات، وإنما يحفز الإنتاجية أيضًا.

٣,٥ تسهيل الاتصال الجوي التبادل الثقافي والديني. وفي مشاعر الحج التي تفرضها بعض الديانات، يسهل الاتصال الجوي غالبًا على الحجاج زيارة الأماكن المقدسة المعنية. ويساعد الاتصال الجوي أيضًا على تحفيز التقارب الثقافي وتحطيم الحواجز الجغرافية من أجل تعزيز المزيد من الترابط بين الدول.

٣,٦ تنتشر الآن العديد من العائلات حول العالم، حيث ينتقل الأشخاص بحثًا عن فرص العمل أو التعليم أو لمجرد الاختيار الشخصي. وقد أدى هذا إلى توطيد العلاقات عبر الحدود بين الأفراد والدول أكثر بكثير من ذي قبل. ويمكن أن يضمن تحسين الاتصال الجوي وتعزيز اتصالات الشتات الدعم المستمر للرفاهية الاجتماعية.

٤. العوائق التي تحول دون استعادة عافية الاتصال الجوي وتطويره

٤,١ من الواضح أن تحسين الاتصال الجوي يمكن أن يحفز التنمية الاقتصادية والاجتماعية على المستويين الوطني والإقليمي، ويعزز رفاهية الإنسان. ومع ذلك، توجد مجموعة واسعة من العوامل الداخلية والخارجية التي تؤثر في استعادة عافية الاتصال الجوي في فترة ما بعد جائحة كورونا، ويمكن أن تعد حواجز تعيق تطوير الاتصال الجوي في المستقبل. تتمثل العوامل الرئيسية التي تم الوقوف عليها فيما يأتي:

(أ) القيود التنظيمية: ستظل حالة عدم اليقين بخصوص قيود السفر المحتملة والقيود الأخرى في حقوق وأذونات المرور تفرض تحديًا يعيق تعافي الاتصال الجوي على المدى القريب. ويمكن أن تؤدي السياسات الحمائية والنُهج المحافظة لتحرير السوق وإتاحة النفاذ إلى الأسواق، على المدى المتوسط إلى الطويل، إلى الحد من نمو حركة المرور وإعاقة المنافسة، وهذا من شأنه إعاقة تطوير الاتصال الجوي. وبعد تحقيق التوازن الصحيح بين المنافسة والتنظيم ضرورة من أجل تعزيز الكفاءة والتنمية.

(ب) قيود البنية التحتية: تؤدي زيادة الحركات وعدد الرحلات إلى فرض قيود على المنافذ في المطارات بصفتها أحد التحديات الرئيسية في تطوير الاتصال، مع تعافي حركة المرور ونموها، على الصعيدين المحلي والدولي على حد سواء. بالإضافة إلى أن إدارة الحركة الجوية في بعض الأسواق أصبحت مشبعة. ومن ثم، تهدف زيادة الحاجة إلى اعتماد التقنيات والحلول وسياسات تخصيص المنافذ للاستخدام الأمثل للبنية التحتية والمجال الجوي الحاليين.

(ج) تحديات جانب العرض: لا تزال المطارات وشركات الطيران وكلاء المناولة الأرضية والعديد من أصحاب المصلحة في مجال الطيران يواجهون تحديات مالية، مما يؤثر في استخدام البنية التحتية والمعدات والاستعداد التشغيلي والجهود الشاملة لاستعادة عافية الاتصال الجوي وتطويره، بعد المعاناة من جائحة كوفيد-١٩. إضافة إلى أن نقص القوى العاملة في العديد من قطاعات الصناعة لا يزال يشكل عائقًا يحول دون التعافي.

(د) أفاق الاقتصاد الكلي: يهدد التباطؤ الاقتصادي الذي يلوح في الأفق في الكثير من الاقتصادات الكبرى بتعطيل وتيرة التعافي من الجائحة. وكان انخفاض ثقة المستهلك نتيجة حتمية لارتفاع التضخم وارتفاع أسعار الفائدة، إلى جانب تباطؤ التعافي الاقتصادي، وهو ما يتجلى في انخفاض الطلب على السفر الجوي بعد الطلب المكبوت الكبير الأولي عقب فتح الأسواق مباشرة. بالإضافة إلى ذلك، أدت الصراعات والمواجهات الجيوسياسية إلى إضعاف الاقتصاد العالمي أكثر، مما أدى إلى تعطيل التجارة والتسبب في حدوث تباطؤ اقتصادي. كما أثر الارتفاع المصاحب في أسعار الطاقة على تكاليف السفر.

(هـ) ارتفاع تكاليف السفر: ارتفعت أسعار تذاكر الطيران بنسبة ٣٠٪ في بعض القطاعات في الشرق الأوسط مقارنة بمستويات عام ٢٠١٩، محطمة بذلك الاتجاه شبه الثابت الملحوظ خلال السنوات الخمس السابقة. وأدت زيادة أسعار وقود الطائرات والتضخم إلى لعب دور في تحفيز الزيادة في أسعار تذاكر الطيران، وهو ما يؤثر سلبًا في الطلب، مما يمثل أيضًا تهديدًا بالتراجع في تعافي المجال وتطويره.

٥. الإجراء الذي اتخذته المؤتمر

٥,١ المطلوب في المؤتمر:

أ) الإقرار بأهمية استعادة عافية الاتصال الجوي وتطويره، وحث الدول على اتخاذ جميع التدابير المعمول بها من أجل استعادة عافية الاتصال الجوي وتطويره، مثل إدخال برامج الحوافز، والشراكات مع هيئات السياحة وأصحاب المصلحة الرئيسيين الآخرين، والمشاركة الفعالة في أحداث تطوير الطرق، وزيادة قدرات البنية التحتية وإمكاناتها.

ب) تشجيع الدول على مراعاة زيادة تحرير سياسات الوصول إلى الأسواق فيما يتعلق بحقوق المرور على أساس ثنائي ومتعدد الأطراف تسهياً لإطلاق مسارات جديدة، وتعزيز تقديم تذاكر الطيران بأسعار معقولة، والتشجيع على زيادة سعة المقاعد وعدد الرحلات، فضلاً عن مراعاة السياسات الهادفة إلى تعزيز المنافسة الأعلى، وتقديم قيمة أفضل للنقل الجوي للنظام البيئي للطيران.

ج) تشجيع الدول على تبسيط عملية طلب التأشيرة وتيسيرها للمسافرين الدوليين القادمين، حيثما كان ذلك منطبقاً.