



الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات

مونتريال، من ٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩

البند ٤ من جدول الأعمال: البيانات المتعلقة بحركة المطارات

البيانات اللازمة للأنشطة في مجال التوقعات

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز

تعرض ورقة العمل هذه إعادة هيكلة أنشطة الايكاو في مجال التوقعات، وتناقش مسألة الاحتياجات من البيانات ذات الصلة وتحدد مصادرها المحتملة. وتركز هذه الورقة على متطلبات التوقعات المتعلقة بالحركة الجوية والأساطيل. والاحتياجات اللازمة للقيام بالتوقعات المتعلقة بالأفراد المرخص لهم وسعة المطارات وسعة المجال الجوي وتمويله تتناولها ورقات عمل أخرى مقدمة إلى الشعبة. يرد الإجراء المعروض على الشعبة في الفقرة ٤.

١- المقدمة

١-١ وافقت لجنة النقل الجوي التابعة لمجلس الايكاو، خلال دورتها ١٨٣ في أوائل عام ٢٠٠٨، على اقتراح الأمانة العامة لاستعراض أنشطة الايكاو في مجال التوقعات من أجل ضمان اتساق أكبر مع الأهداف الإستراتيجية للايكاو وتعزيز قيمة التوقعات لمستخدميها. ومن المتوقع أن تؤدي نتائج هذه الأنشطة إلى توسيع نطاق التغطية العالمية وزيادة اتساق التوقعات التي تقوم بها الايكاو وتحسين نوعيتها.

٢-١ وناقشت لجنة النقل الجوي نتائج الاستعراض خلال دورتها ١٨٥ التي عقدت في أكتوبر ٢٠٠٨ ووافقت على العملية الجديدة المقترحة لوضع التوقعات كما هو موضح في التذييل (AT-WP/2037).

٢- البيانات اللازمة لتوقعات الحركة الجوية

١-٢ سيجري إعداد التوقعات الجديدة للحركة باستخدام نماذج الاقتصاد القياسي على أساس نهج ينطلق من القاعدة، بدءاً بمستوى مجموعات الطرق وصولاً إلى المستويين الإقليمي والعالمي. وتشمل البيانات الرئيسية اللازمة لهذه العملية البيانات التاريخية المتعلقة بحركة الركاب والشحن من بلد المنشأ/إلى بلد المقصد؛ والبيانات الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية والتوقعات ذات الصلة؛ والبيانات التاريخية والتوقعات المتعلقة بأسعار تذاكر الطائرات (أو متوسط العائدات) وبيانات عن الخدمات المنافسة.

٢-٢ البيانات التاريخية المتعلقة بالحركة

١-٢-٢ ينبغي أن تُستخدم البيانات التاريخية بشأن المنشأ والمقصد الحقيقيين لحركة الركاب والشحن، مبدئياً، كأساس لتوقعات الحركة. ومع ذلك، قد لا يكون من السهل الحصول على هذه البيانات نظراً لصعوبة تتبع المنشأ و/أو المقصد الحقيقي للركاب. ولذلك فإنه يتعين استخدام مجموعة من مصادر البيانات وتحليل المنشأ والمقصد الحقيقي للركاب. ويرد في الفقرات التالية وصف للمصادر المحتملة التي ستتم دراستها.

٢-٢-٢ لقد تم استخدام مجموعتين من البيانات في برنامج الايكاو للإحصاءات، نموذج منشأ ومقصد الرحلة (OFOD) ونموذج الحركة وفقاً لمراحل الطيران (TFS)، لتحقيق هذه الغاية. وتتسم كل مجموعة بأوجه قصور خاصة بها.

٣-٢-٢ ويبيّن نموذج منشأ ومقصد الرحلة على أساس إجمالي عدد الركاب والشحن والبريد المنقول بين جميع أزواج المدن الدولية في الخدمات المنتظمة. ويعرّف زوج المدن بأنه مدينتان يسمح بالسفر بينهما بتذكرة راكب أو جزء من تذكرة راكب (كوبون الطيران) أو تتم بينهما عمليات شحن وفقاً لبوليصة شحن أو جزء منها (فاتورة شحن أو فاتورة تسليم بريدية). ويتم جمع هذه البيانات كل ثلاثة أشهر. وإذا كان للتذكرة قسائم طيران متعددة، يتطلب تحديد المنشأ والمقصد الحقيقيين إعادة تشكيل خط سير الركاب كما تحدده أجزاء الطيران المتتالية حسب قسائم الطيران المختلفة. ولا يمكن ذلك باستخدام مجموعة بيانات نموذج منشأ ومقصد الرحلة وحدها.

٤-٢-٢ ونموذج الحركة وفقاً لمراحل الطيران يتضمن الحركة السنوية على متن الطائرات في مراحل الطيران الفردية للخدمات المنتظمة الدولية. ومرحلة الطيران هي عبارة عن عملية تشغيل الطائرة من الإقلاع حتى الهبوط التالي. ومرحلة الطيران الدولية هي مرحلة طيران تكون فيها إحدى المحطتين الطرفيتين أو تكون كلتاها في إقليم دولة، غير الدولة التي يحتفظ فيها الناقل الجوي بمقر أعماله الرئيسي. وتُظهر البيانات، المصنفة حسب مراحل الطيران الدولية، لكل ناقل جوي وطراز طائرة مستخدم، عدد الرحلات التي يجري تنظيمها وسعة الطائرات المتوافرة والحركة التي اضطلع بها (الركاب والبضائع والبريد). ويتم الإبلاغ عن حركة جميع الركاب والبضائع والبريد على متن الطائرات بغض النظر عما إذا كان يتم تحميلها أو تفريغها في إحدى المحطات، مما يجعل من الصعب تحديد المنشأ أو المقصد الحقيقي.

٥-٢-٢ ومن قبيل خيار آخر، فإن أشرطة بيانات معلومات السوق (MIDT) هي مصدر البيانات التجارية لحجوزات الركاب التي تتم من خلال جميع نظم التوزيع العالمية الرئيسية (GDSs) والتي يمكن استخدامها لإعادة تحديد خط سير الركاب بعد المغادرة، مع الإشارة فعلياً إلى منشئهم ومقصدهم الحقيقيين في معظم الحالات. ونظم التوزيع العالمية الرئيسية الأربعة هي سيبير (Sabre) السائد في أمريكا الشمالية والجنوبية، وأماديوس (Amadeus) السائد في أوروبا، وغاليليو (Galileo) وورلدسبان (Worldspan). ونظام ترافلسكاي (TravelSky) القائم في الصين سائد في آسيا. ولكن لا توفر البيانات من مختلف نظم التوزيع العالمية، حتى عند جمعها، تغطية عالمية كاملة. والمبيعات المباشرة والحجوزات على شبكة الانترنت، التي تتجاوز نظم التوزيع العالمية وتقدر بنحو ٣٠ في المائة من جميع الحجوزات التي أُجريت في عام ٢٠٠٤، تستمر في الازدياد لأن شركات الطيران تشجع الركاب ووكالات السفر على استخدامها. وبالتالي قد توفر أشرطة بيانات معلومات السوق بيانات متكاملة ولكنها مكلفة، بما أن تكلفة مجموعة من البيانات لزوج مدن واحد فقط يمكن أن تصل إلى مبلغ بالدولار بخمسة أرقام.

٦-٢-٢ ويوجد مصدر آخر ممكن هو خدمات الاستخبارات عن الركاب (PaxIS) التابع لاتحاد النقل الجوي الدولي (اياتا) الذي هو قاعدة بيانات عن استخبارات السوق للمسافرين جوا مزودة ببيانات مجمعة من خلال خطة التسوية المصرفية (BSP) للاياتا. وخطة التسوية المصرفية هي نظام عالمي ييسر عمليات التسوية لشركات الطيران ووكلاء السفر. وتقدر الاياتا أن أكثر من ٨٠ في المائة من عائدات شركات الطيران في جميع أنحاء العالم تدفع عن طريق وكالات السفر للاياتا في نظام خطة التسوية المصرفية.

٧-٢-٢ ومن المهم الإشارة إلى أن بيانات نموذج منشأ ومقصد الرحلة ونموذج الحركة وفقاً لمراحل الطيران وأشرطة بيانات معلومات السوق وخطة التسوية المصرفية لا تغطي سوى الحركة المنتظمة. ولا بد من إيجاد مصادر أخرى واستخدامها للحركة غير المنتظمة.

٣-٢ دراسات استقصائية عن الركاب

١-٣-٢ تُجري الدول والمطارات وشركات الطيران دراسات استقصائية منتظمة عن الركاب في إطار أنشطتها التسويقية. ويجري مسح عينات من الركاب فقط لجمع المعلومات مثل المنشأ والمقصد، والغرض من السفر، وعادات السفر للراكب، والأفضليات، ومستوى الدخل، وما إلى ذلك. ويجب أن يكون أسلوب أخذ العينات السليم مصمما من أجل ضمان الطابع التمثيلي للعينات. واستخدام هذه البيانات لتحديد المنشأ والمقصد الحقيقيين للركاب هو أكثر تعقيدا على الصعيد العالمي، في الوقت الذي يكون فيه سهلا نسبيا على الصعيد المحلي أو الإقليمي. وعلى وجه الخصوص، تلزم تغطية عالمية وعادية. وجمع الايكاو للنتائج الموجزة لهذه الدراسات الاستقصائية، بما في ذلك الحركة المتعلقة بالمنشأ والمقصد، قد يكون مفيدا لبعض الطرق.

٤-٢ البيانات السياحية

١-٤-٢ تقوم منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة بجمع ونشر بيانات عن الزيارات السياحية، والتي يمكن استخدامها لتحديد بلد المنشأ (للسياحة الداخلية) أو بلد المقصد (للسياحة الخارجية). ويشمل تعريف الزيارة السياحية (أو الرحلة السياحية التي تتكون من زيارة واحدة أو عدة زيارات) جميع أغراض السفر بما في ذلك الأعمال التجارية والترفيه والدوافع الشخصية.

٥-٢ البيانات المتعلقة بعبور الحدود

١-٥-٢ قد تغطي البيانات بشأن عبور الحدود التي تجمعها سلطات الحدود (الشرطة والجمارك والهجرة، الخ) المنشأ (أو المقصد) الحقيقي للركاب فضلا عن الغرض من السفر. ولا يمكن الحصول على هذه البيانات بسهولة في كثير من الدول.

٦-٢ البيانات الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية التاريخية والتوقعات

١-٦-٢ تشمل العوامل التي تؤثر في الطلب الطويل الأجل لنقل الركاب جوا العوامل الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية، مثل حجم وقدرة الإنفاق لمدينة أو بلد أو إقليم والعلاقات العرقية واللغوية بين الأقاليم. ويمكن قياس حجم السوق حسب السكان و/أو الناتج المحلي الإجمالي أو الدخل القومي الإجمالي، في حين يمكن قياس قدرة الإنفاق حسب الدخل الشخصي المتاح و/أو توزيع الدخل. وقد تتأثر قدرة الإنفاق أيضا بالتغيرات في أسعار الصرف لعمليتي البلدين. ويمكن قياس العلاقات العرقية واللغوية حسب سكان إقليم ولدوا في إقليم آخر أو سكان إقليم يتكلمون نفس اللغة المستخدمة في إقليم آخر. كما يمكن أن تكون التجارة (الصادرات والواردات) بين إقليمين من العوامل التي تؤثر على النقل الجوي للركاب ولكنها تعتبر أهم للطلب على الشحن الجوي.

٢-٦-٢ وفي حين أن معظم البيانات الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية المطلوبة في متناول الجميع من خلال مصادر مختلفة، قد تكون بعض البيانات مثل توزيع الدخل والبيانات عن العلاقات العرقية واللغوية غير متاحة لجميع البلدان.

٧-٢ البيانات التاريخية المتعلقة بأسعار التذاكر

١-٧-٢ لكل رحلة، بصفة عامة، فئات سعر متعددة مما يقود المرء إلى الاستنتاج بأنه لا يوجد سعر تذكرة واحد لرحلة معينة. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن أن تنتشر أسعار شركات الطيران أو لا تنتشر. وفي حين يكون إطلاع الجمهور على الأسعار المنشورة بصورة واضحة تماما، إلا أنه يمكن فقط للناقلين الجويين ووكلاء السفر المعيّنين الإطلاع على الأسعار غير المنشورة.

٢-٧-٢ وعملية تحديد البيانات التاريخية بشأن متوسط أسعار التذاكر حسب الطريق ممكنة لكنها معقدة جدا. ويتطلب ذلك الحصول على البيانات التاريخية بشأن مبيعات التذاكر من خلال أشرطة بيانات معلومات السوق أو خطة التسوية المصرفية، مما يمكن من رصد السعر المطبوع على التذكرة الذي قد يكون مختلفا عن الثمن المدفوع فعلا من جانب الراكب.

٣-٧-٢ وأحد البدائل هو استخدام متوسط "عائد الراكب"، الذي يساوي معدل إجمالي عائدات الركاب في إجمالي الحركة. وتقدم ورقة العمل WP/12 (أثر الإبلاغ عن البيانات المالية للناقل الجوي بشأن التوقعات في مجال الحركة) تحليلا عن أثر حساب بنود مالية معينة والإبلاغ عنها على تقدير متوسط العائدات. وتعتبر شركات الطيران أن بيانات العائدات حساسة ويصعب جمعها حسب الطريق. وتوجد شبكة واسعة من العائدات ولكنها أقل فائدة في مجال التوقعات.

٤-٧-٢ تقدر الايكاو متوسط العائدات حسب مجموعة الطرق الدولية الرئيسية استنادا إلى بيانات الدراسة الاستقصائية السرية التي تم جمعها في إطار سلسلة "الدراسات عن الفروق الإقليمية في اقتصاديات تشغيل الخطوط الجوية الدولية".

٣- البيانات اللازمة لتوقعات الأسطول

١-٣ تعمل عملية توقعات الأسطول على تحويل التوقعات بشأن الركاب والشحن الجوي إلى عدد رحلات الطائرات المغادرة حسب الفئة العامة للطائرات المؤدي إلى العدد المقابل من الطائرات. وبالإضافة إلى توقعات حركة الركاب والشحن حسب زوج المدن أو مجموعة الطرق، تشمل البيانات اللازمة لتوقعات الأسطول بيانات تاريخية عن متوسط عوامل الحمولة، وعدد تحركات الطائرات، ومتوسط عدد مقاعد الطائرات، ومتوسط استخدام الطائرات.

٢-٣ وفي عملية توقعات الأسطول، يعمل متوسط عوامل الحمولة على تحويل الحركة إلى السعة. ويمكن تقدير متوسط عدد مقاعد الطائرات عن طريق استخدام بيانات نموذج الحركة وفقا لمراحل الطيران.

٣-٣ وتجمع الايكاو البيانات بشأن عدد تحركات الطائرات حسب المنشأ والمقصد من خلال النموذج (C) (الحركة وفقا لمراحل الطيران). وتتوافر هذه البيانات أيضا من خلال الدليل الرسمي لشركات الطيران.

٤-٣ ويمكن تقدير متوسط عدد مقاعد الطائرات باستخدام بيانات نموذج الحركة وفقا لمراحل الطيران أو الدليل الرسمي لشركات الطيران. وتستخدم البيانات التاريخية بشأن عدد تحركات الطائرات ومتوسط عدد مقاعد الطائرات لاستكشاف السبل التي يمكن بها لشركات الطيران الاستجابة لنمو الحركة (عن طريق زيادة التواتر أو عدد مقاعد الطائرات أو كليهما).

٥-٣ ويمكن تقدير متوسط استخدام الطائرات باستخدام البيانات المستخرجة من النموذج (D) التابع للايكاو (الأسطول والموظفون). وفي عملية توقعات الأسطول، يتعين توفير هذه البيانات لتحويل عدد ساعات الطيران حسب الفئة العامة للطائرات إلى عدد الطائرات.

٦-٣ كما يتعين أيضا توفير بيانات سنة الأساس التي تشمل بيانات الأسطول في الخدمة وتحركات الطائرات. وبالإضافة إلى السجل الدولي للطائرات المدنية، الذي نوقش في ورقة العمل WP/18، تتاح مصادر بيانات عدة بشأن الطائرات التجارية في السوق مثل نظام Airclaims ونظام ACAS ونظام Back Aviation Solutions. ويتم تناول مسألة جمع البيانات عن تحركات الطائرات في ورقة العمل WP/17.

٧-٣ وفي موازاة ذلك، إن توافر توقعات الأسطول هو الأساس لتوقعات الأفراد المرخص لهم المستتبطة (الطيارون ومهندسو الصيانة ومراقبو الحركة الجوية) فضلا عن تصميم نماذج متطورة أكثر للقيود المفروضة في المطارات، بالإضافة إلى تلك التي حددتها توقعات الحركة. ففي الواقع، كلما تنمو الحركة، يتزايد الطلب على الموظفين المرخص لهم وتصبح المسائل المرتبطة بالقيود المفروضة على سعة المطارات أكثر أهمية. والفضل في تحديد أي عائق وإزالته بصورة مناسبة من خلال اعتماد وتنفيذ تدابير كافية وفي الوقت المناسب، قد يؤثر سلبا على سلامة عمليات الطيران.

٨-٣ وقد أحاط الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الإحصاءات علما بالبيانات اللازمة لأنشطة الايكاو في مجال التوقعات.

٤- الإجراء المعروض على الشعبة

٤-١ يرجى من الشعبة الإحاطة علما بالبيانات اللازمة لأنشطة الايكاو في مجال التوقعات على النحو الذي أقرته لجنة النقل الجوي.

التذييل

AT-WP/2037
15/9/08

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل



دورة المجلس رقم ١٨٥

لجنة النقل الجوي

الموضوع رقم ١٥-٨: التخطيط الاقتصادي والتوقعات

تقرير عن استعراض أنشطة الايكاو في مجال التوقعات

(ورقة مقدمة من أمين اللجنة)

الموجز التنفيذي

وافقت لجنة النقل الجوي، في دورتها ١٨٣، على مقترح مقدم من الأمانة العامة لاستعراض أنشطة الايكاو في مجال التوقعات من أجل ضمان اتساق أكبر مع الأهداف الإستراتيجية للايكاو وزيادة قيمة التوقعات لمستخدميها. وستؤدي نتائج الأنشطة المستعرضة، في حال تنفيذها، إلى تحقيق تغطية عالمية أوسع وزيادة اتساق التوقعات التي تقوم بها الايكاو وتحسين نوعيتها. وقد امتد الاستعراض على مدى النصف الأول من عام ٢٠٠٨، وطلب إلى شتى الكيانات المهتمة بالتوقعات داخل الايكاو أن تقدم إسهاماتها وتعليقاتها واقتراحاتها. وتقدم هذه الورقة وصفا لأنشطة الايكاو الحالية في مجال التوقعات، بما في ذلك أوجه القصور فيها، وتقدم عملية جديدة لوضع التوقعات مع ما يقابلها من إطار زمني للتنفيذ وما يلزم من موارد. الإجراء: تُدعى اللجنة إلى استعراض وإقرار العملية المقترحة لوضع التوقعات كما ترد في الفقرة ٣.

الهدف الاستراتيجي:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالأهداف الإستراتيجية A و C و D.
الآثار المالية:	لا يترتب على ذلك أي آثار مالية على ميزانية الايكاو الراهنة (تشير الفقرة ٥ إلى ذلك).
المراجع:	AT-WP/2031

١- معلومات أساسية

١-١ عملاً بموافقة لجنة النقل الجوي (الدورة ١٨٣) على مقترح الأمانة العامة الداعي إلى استعراض أنشطة الايكاو في مجال وضع التوقعات، أجرت الأمانة هذا الاستعراض أثناء النصف الأول من عام ٢٠٠٨. والغرض الرئيسي من هذه المبادرة هو ضمان إيجاد اتساق أفضل لهذه الأنشطة مع الأهداف الإستراتيجية للايكاو، وزيادة قيمة التوقعات لمستخدميها (الأفرقة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وجهات أخرى). وسيؤدي التنفيذ أيضاً إلى تحقيق تغطية عالمية أوسع نطاقاً وزيادة اتساق توقعات الايكاو وتحسين نوعيتها بشكل متواز مع إيجاد تخصيص أفضل لموارد الايكاو في مجال وضع التوقعات.

٢-١ وأثناء هذا الاستعراض، دُعي شتى مستخدمي التوقعات داخل الايكاو إلى تقديم إسهاماتهم ولا سيما اقتراحاتهم بشأن أي تغيير يمكن أن يجعل التوقعات أكثر اتصالاً باستخدامهم المحدد.

٢- الأنشطة الراهنة للايكاو في مجال وضع التوقعات

١-٢ التوقعات هي أساس أي تخطيط فعال كما أنها، في حالة أعمال الايكاو، تدعم كفاءة عمليات الطائرات (الهدف الاستراتيجي D)، وحماية بيئة الطيران (الهدف الاستراتيجي C) وكذلك، بقدر أقل، سلامة الطيران (الهدف الاستراتيجي A). والتوقعات المتعلقة بالحركة الجوية وبالأساطيل مفيدة لتخطيط خدمات الملاحة الجوية (ومن ثم لتحقيق الكفاءة في عمليات الطائرات) وكذلك للتحليلات البيئية، في حين أن التوقعات السليمة بالاحتياجات من حيث الموظفين المرخصين والتدريب ومرافق الصيانة يدعم الهدف المتمثل في تحسين السلامة.

٢-٢ والأنشطة الراهنة للمنظمة في مجال التوقعات ينظمها المرفق (ج) من قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٥، البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي. فطبقاً لهذا القرار والقرارات السابقة ذات الصلة، ظلت الأمانة تقوم بوضع توقعات عالمية وإقليمية طويلة الأجل ومتوسطة الأجل بشأن حركة الركاب والشحن حسب منطقة تسجيل شركة الطيران، وكذلك توقعات بشأن حركة المسافرين لمجموعات الطرق الرئيسية وتوقعات بشأن حركة الطائرات عالمياً. وترد أحدث التوقعات طويلة الأجل في التعميم ٣١٣ (Circular 313) المعنون آفاق النقل الجوي حتى سنة ٢٠٢٥، المنشور في عام ٢٠٠٧، في حين أن أحدث التوقعات المتوسطة الأجل، للفترة ٢٠٠٧-٢٠٠٩، توجد على الموقع الشبكي للايكاو: www.icao.int/icao/en/atb/ead/fep/forecastmed.htm.

٢-٣ وبالإضافة إلى ذلك، ظلت الأمانة العامة تقدم دعماً واسعاً إلى فريق توقعات الحركة الجوية الإقليمية في أربع من مناطق الايكاو (أفريقيا والمحيط الهندي، وآسيا/المحيط الهادئ، والكاربيبي وأمريكا الجنوبية، والشرق الأوسط). وهذا يشمل تنظيم وترأس الاجتماعات، وتقديم البيانات الإحصائية، ووضع النماذج، ووضع التوقعات، وكتابة التقارير.

٢-٤ كما ظلت الأمانة العامة تقدم دعماً هاماً إلى فريق دعم وضع التوقعات والتحليل الاقتصادي التابع لفريق الدعم بالتوقعات والتحليل الاقتصادي التابع بدوره للجنة حماية بيئة الطيران، وهو دعم تمثل بصورة رئيسية في قيادة فريق توقعات الحركة الجوية في مجال تطوير توقعات الحركة الجوية والأساطيل، والتي تم الانتهاء من وضع آخرها (التي تغطي الفترة حتى عام ٢٠٣٦) في فبراير ٢٠٠٨.

٢-٥ ورغم أن استعراض الأنشطة الحالية المتعلقة بوضع التوقعات قد أدى إلى استنتاج مفاده أن التوقعات التي تُعد حالياً وثيقة الصلة بالموضوع ومفيدة، فقد حُدد وجهان من أوجه القصور الملحوظة في هذا الصدد. أولهما، أنه لوحظت بعض أوجه عدم الاتساق في التوقعات المتعددة التي تنتجها الايكاو حالياً استجابة لشتى احتياجات المستخدمين. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الأنشطة الحالية المتعلقة بوضع التوقعات لا تنتج جميع التوقعات المطلوبة؛ وبوجه خاص لا تعد توقعات بشأن الاحتياجات من حيث الموظفين المرخصين، وطاقة المطارات، وطاقة المجال الجوي، والتمويل.

٣- العملية المقترحة لوضع التوقعات

١-٣ وهذا الاستعراض أدى بالأمانة العامة إلى استنتاج مفاده أن الحاجة قائمة لوضع مجموعة واحدة من توقعات الايكاو تستجيب لاحتياجات شتى مستخدمى توقعات الايكاو.

٢-٣ وستتيح التوقعات الموحدة المقترحة رؤية متناسقة من جانب الايكاو لمستقبل الطيران المدني كما أنها ستدعم تحقيق الأهداف الإستراتيجية للايكاو. وهذه التوقعات ستغطي المجالات التالية: حركة الركاب والشحن وحركة الطائرات، وأساطيل الطائرات فضلا عن الاحتياجات من حيث الموظفين المرخصين، وطاقة المطارات، وطاقة المجال الجوي، والتمويل. وستقدم الأمانة العامة هذه التوقعات بصورة منتظمة بالاستناد إلى المنهجيات والبارامترات والافتراضات ذات الصلة، وسيدعى فريق الدعم للتوقعات والتحليل الاقتصادية فضلا عن أفرقة توقعات الحركة الإقليمية إلى استخدام هذه التوقعات.

٣-٣ ويلزم أفق زمني قدره ٢٠ عاما فيما يتعلق بمعظم التحليلات وتطبيقات التخطيط المتصلة بالطيران المدني. وقد تتطلب بعض التطبيقات أفقا زمنيا أطول ولكن، لأسباب الحرص على الدقة، يوصى بأفق زمني قدره ٢٠ عاما، بينما يمكن القيام، على أساس مخصص الغرض، بوضع توقعات ممتدة فيما يتعلق ببنود محددة.

٤-٣ ومن الجدير بالملاحظة أن المجموعة الكاملة من التوقعات يمكن إنتاجها على أساس سنوي إذا أُتيحت الموارد الضرورية. وبالمثل فإنها ستقدم مرة كل ثلاث سنوات، قبل كل دورة من دورات الجمعية العمومية.

٥-٣ ويتعلق المقترح الوارد أعلاه بالتوقعات الطويلة الأجل فقط. وسيجري الاستمرار في إصدار تقرير سنوي (على شبكة الانترنت) يورد إجمالا التطورات الحديثة في مجال صناعة النقل الجوي، بما في ذلك توقعات متوسطة الأجل بشأن الحركة الجوية للركاب ومالية شركات الطيران.

٤- التنفيذ

١-٤ بالنظر إلى أن الموارد المتاحة محدودة، يقترح إتباع نهج مرحلي. ففي أثناء المرحلة الأولى التي تقابل فترة الثلاث سنوات الحالية، ستقوم الأمانة العامة بوضع منهجيات وتوقعات حركة المسافرين والشحن وحركة الطائرات حسب مجموعات الطرق لأفق زمني قدره ٢٠ عاما، في إطار ثلاثة سيناريوهات هي: محتمل جدا، مرتفع، ومنخفض. ثم ستجمع التوقعات على الصعيدين الإقليمي والعالمي. وستبادر الأمانة العامة أيضا إلى وضع منهجيات لإعداد توقعات أخرى، ولا سيما فيما يتعلق بالأساطيل والموظفين المرخصين.

٢-٤ وفي وقت لاحق من فترة الثلاث سنوات، تعترم الأمانة تنظيم حلقة عمل عالمية بشأن توقعات الطيران المدني بغية تقديم نتائج التوقعات الأولية المتعلقة بالحركة الجوية وحركة الطائرات مع ما يرتبط بها من منهجيات وافتراضات وبارامترات أساسية، بينما سيدعى المشاركون إلى عرض توقعاتهم هم وتقديم ردود تغذيتهم المرتدة. كما سيدعى لحضور حلقة العمل هذه مستخدمو التوقعات وأصحاب المصلحة الرئيسيون في مجال النقل الجوي فضلا عن منظمات أخرى وخبراء.

٣-٤ وأثناء المرحلة الثانية التي سيضطلع بها في فترة الثلاث سنوات القادمة، ستواصل الأمانة العامة تطوير وتنفيذ المنهجية المتعلقة بتوقعات الأساطيل وما يرتبط بها من أدوات برمجيات فضلا عن المنهجيات ذات الصلة التي تلزم للتعويض بالاحتياجات من الموظفين المرخصين وطاقة المطارات وطاقة المجال الجوي والتمويل.

٤-٤ وأحد العناصر الحاسمة الأهمية في تحقيق أي أنشطة تتعلق بوضع التوقعات هو مدى توافر البيانات ذات الصلة، وللايكاو وضع فريد في هذا الصدد بالنظر إلى أن لديها الفرصة لتحسين عملها الحالي المتعلق بجمع البيانات أثناء الاجتماع القادم لشعبة الإحصاءات (المقرر عقده في أكتوبر ٢٠٠٩).

٥-٤ وستقدم إلى اللجنة في أثناء الدورات اللاحقة تقارير منتظمة عن التقدم المحرز في تنفيذ العملية المقترحة لوضع التوقعات.

٥- الاحتمالات المستقبلية

١-٥ إن الموارد المطلوبة لتنفيذ العملية المقترحة لوضع التوقعات تنفيذا ناجحا تشمل الموارد البشرية ومدخلات البيانات وأدوات البرمجيات. ويجري اتخاذ تدابير لضمان إتاحة مدخلات البيانات وأدوات البرمجيات، بما في ذلك التدريب، لفترة الثلاث سنوات الراهنة. ولضمان تنفيذ المرحلة الثانية تنفيذا كاملا ومناسبا من حيث التوقيت وناجحا (أثناء فترة الثلاث سنوات القادمة)، يتوقع أن تلتزم موارد بشرية إضافية. وتوجد سوق محتملة كبيرة لهذه المجموعة المستقلة الفريدة من التوقعات المتعلقة بالأساطيل باعتبارها مفيدة لكيانات خاصة مختلفة لا تكون لديها إمكانية الحصول على النتائج التفصيلية لتوقعات مصنعي الطائرات. وبوضع فرصة توليد الإيرادات من هذا المشروع في الاعتبار، سيقدم في نهاية المطاف ملف نشاط أعمال من أجل تمويل أي موارد إضافية تلتزم لدعم أنشطة بحوث السوق، والتطوير والمنهجيات، ووضع النماذج ووضع التوقعات.

- انتهى -