



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٤١ : التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الموجز التنفيذي	
<p>تتضمن هذه الورقة تقريراً عن أهم الأعمال التي أنجزتها الايكاو في مجال سياسات وأنظمة النقل الجوي منذ آخر دورة للجمعية العمومية. وهي تعطي أيضاً لمحة عامة عن التطورات الهامة المستجدة على مستوى القطاع وعلى مستوى الأنظمة، وتعرض الأعمال المقبلة التي ستضطلع بها المنظمة في هذا الخصوص.</p> <p>الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن:</p> <p>أ) تستعرض التطورات الرئيسية المستجدة وأعمال الايكاو ذات الصلة بها المعروضة في هذه التقرير؛</p> <p>ب) تصدق على خطة المنظمة للأعمال المقبلة بشأن سياسات وأنظمة النقل الجوي، بصيغتها المعروضة الفقرة ٤؛</p> <p>ج) تنظر في المعلومات الواردة في ورقة العمل هذه بغرض تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٠.</p>	
الأهداف الإستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (ج) — حماية البيئة وتنمية النقل الجوي المستدامة.
الآثار المالية:	ستتقدّ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهنأً بالموارد المتوفرة في الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠١٤-٢٠١٦ و/أو بالمساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	الوثيقة A38-WP/56: نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي الوثيقة A38-WP/55: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي الوثيقة Doc 9587، سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي الوثيقة Doc 9958، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ١٠/٨/٢٠١٠) الوثيقة Doc 10008، تقرير اللجنة الاقتصادية للجمعية العمومية، الدورة السابعة والثلاثون، الوثيقة Doc 10009، تقرير المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي

١- خلفية عامة

١-١ منذ انعقاد الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية، تركّزت أعمال الايكاو في مجال سياسة وتنظيم النقل الجوي على ترويج توجيهات الايكاو فيما يخص السياسات العامة بالنسبة للجانب الاقتصادي للتنمية المستدامة للنقل الجوي والإعداد للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (مارس/آذار ٢٠١٣).

٢-١ وإقراراً بأن النقل الجوي يشكل جزءاً لا يتجزأ من شبكة الطيران المدني ومساهمياً رئيسياً في التنمية الاقتصادية والتجارة العالمية، وضع المجلس هدفاً استراتيجياً جديداً، وهو التنمية الاقتصادية للنقل الجوي، لفترة السنوات الثلاث ٢٠١٤-٢٠١٦، من أجل توجيه أعمال المنظمة فيما يخص النهوض بنظام النقل الجوي سليم ومستدام من الناحية الاقتصادية. وفي ضوء النظر في عقد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، وافق المجلس على الشعار "استدامة النقل الجوي". ووفقاً لتعريف اعتمده الأمم المتحدة تعتبر "الاستدامة" مفهوماً اقتصادياً واجتماعياً وبيئياً يشمل تلبية احتياجات الجيل الحالي بدون المساس بقدرة الأجيال المقبلة على تلبية احتياجاتها. وفي سياق النقل الجوي، فإن المفهوم يعني أن شبكة النقل الجوي ينبغي أن تكون محتملة التكاليف ومناسبة للبيئة مع الحرص على تشغيلها بشكل سليم ومأمون وعادل وفعال. وينبغي أن تتيح الفرص للخدمات الجوية وشأن الاقتصاد التنافسي والتنمية الإقليمية المتوازنة.

٢- الأعمال التي اضطلعت بها الايكاو

١-٢ مؤتمراً الايكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية. ظلت المنظمة توفر للدول الأعضاء هذا المؤتمر الابتكاري الذي شهد منذ إنشائه في عام ٢٠٠٨ تنظيم مناسبات سنوية في مناطق مختلفة وبحضور عدد متزايد من المشاركين. وقد استضافت وزارة الطيران المدني بالهند مؤتمر ٢٠١١ في مومباي؛ واستضافت الهيئة العامة للطيران المدني بالمملكة العربية السعودية مؤتمر ٢٠١٢ في جدة. وإلى غاية عام ٢٠١٢، بلغ مجموع عدد الدول التي شاركت مرة واحدة على الأقل في هذا المؤتمر ١٠٧ دول (أي ما يعادل نسبة ٦٥ في المائة من الدول الأعضاء في الايكاو)، مما أفضى إلى التوقيع على أكثر من ٣٠٠ من الاتفاقات والترتيبات الخاصة بالخدمات الجوية، بما في ذلك العديد من اتفاقات "الأجواء المفتوحة". وتجسماً لما جاء في القرار ٣٧-٢٠، سلمت الدول على نطاق واسع بقيمة مؤتمر الايكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية باعتباره من الأدوات الناجعة والفعالة من حيث التكاليف لإجراء مفاوضات الخدمات الجوية.

٢-٢ الندوات العالمية والحلقات الدراسية الإقليمية. نظمت الايكاو خلال الفترة الثلاثية عدداً من الندوات العالمية والحلقات الدراسية الإقليمية تحضيراً لعقد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي. ففي شهر أبريل ٢٠١٢، عقدت المنظمة بالاشتراك مع جمعية أبحاث النقل الجوي ندوة الايكاو للنقل الجوي حول موضوع استراتيجيات وأدوات استدامة النقل الجوي. وتم في هذه الندوة تحديد العراقيل الرئيسية التي تحول دون تحقيق التنمية المستدامة للنقل الجوي، واستكشاف الاستراتيجيات اللازمة للتغلب عليها، ومن ذلك أدوات دعم التنفيذ؛ ويتضمن المرفق مزيداً من المعلومات.

٣-٢ وبالتعاون مع المنظمات الإقليمية والمكاتب الإقليمية للايكاو، عقدت المنظمة سلسلة من الحلقات الدراسية الإقليمية القصيرة والمركزة في أقاليم شتى من بينها حلقة دراسية الرباط بالمغرب (يوليو ٢٠١٢)، وذلك بالنسبة للدول العربية؛ وأخرى في بوينس آيرس، بالأرجنتين (يوليو ٢٠١٢)، بالنسبة لدول أمريكا اللاتينية؛ وأخرى في المارتينيك، بفرنسا (أكتوبر ٢٠١٢)، بالنسبة للدول في منطقة البحر الكاريبي؛ وأخرى في داكار، بالسنگال (أكتوبر ٢٠١٢)، بالنسبة للدول الأفريقية؛ وأخرى في باريس، بفرنسا (نوفمبر ٢٠١٢)، بالنسبة للدول الأوروبية؛ وأخرى في هونغ كونغ، بالصين (يناير ٢٠١٣)، بالنسبة لدول منطقتي آسيا والمحيط الهادئ. وبالإضافة إلى ذلك، عقدت الأمانة العامة اجتماعات تحضيرية مع عدد من الدول. وأخيراً وقبل المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، عُقدت في ١٧/٣/٢٠١٣ ندوة للمشاركين في هذا المؤتمر استمرت يوماً واحداً. واستمع المشاركون إلى وجهات نظر مثيرة للتفكير أدلت بها أطراف فاعلة رئيسية ومحاضرون وإلى مناقشات متبصرة أسهم بها هؤلاء ضمن ما يتعلق بالتحديات الرئيسية وخيارات السياسة العامة المطروحة على دوائر الطيران. وقد أدت هذه الاجتماعات التحضيرية وعي الدول بجدول أعمال المؤتمر العالمي السادس والمسائل الرئيسية ذات الصلة التي ينبغي تناولها، وأسفرت عن زيادة المشاركة في المؤتمر.

٤-٢ أما ندوة الايكاو الرابعة السابقة للجمعية العمومية، فمن المقرر عقدها يومي ٢١ و ٢٢/٩/٢٠١٣ في المقر الرسمي للمنظمة. وستُنظَّم هذه الندوة بالاشتراك مع معهد قانون الجو والفضاء بجامعة ميغيل وتتناول المسائل الرئيسية في مجال اقتصاديات وإدارة وتنظيم النقل الجوي، ومن أجل إتاحة منتدى لأعمال التحضير لعقد الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية.

٥-٢ **فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP).** في السنوات الثلاث الماضية، واصل فريق الخبراء تقديم المشورة والمساعدة إلى الأمانة العامة للايكاو فيما يتعلق بجملة من المهام من بينها وضع بنود ثنائية نموذجية بشأن تخصيص الخانات الزمنية. وبموجب اختصاصات جديدة وافقت عليها لجنة النقل الجوي (ATC)، عقد فريق الخبراء اجتماعه الحادي عشر في يونيو ٢٠١٢ حيث قدم المشورة وأصدر توصيات تتصل بالتحضير للمؤتمر. وخلال الفترة التي سبقت عقد المؤتمر، واصلت الأمانة التشاور مع فريق الخبراء كلما كانت مشورته ومساعدته لازمتين.

٦-٢ **سياسات الايكاو وموادها الإرشادية.** عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٠ (المرفق (أ)، القسم الخامس)، قامت الأمانة العامة بتحديث قاعدة بيانات اتفاقات الخدمات الجوية العالمية لتشمل هذه القاعدة ٤٨٠ ٢ من الاتفاقات التي تهم ١٦٦ دولة، وتحديث اتفاق الخدمات الجوية النموذجي. وفي سياق إحدى المهام المستمرة، واصلت الأمانة العامة رصد التطورات الرئيسية المستجدة تنظيمياً وقطاعياً فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي. وقامت، على سبيل المثال، بتجميع معلومات عن قواعد وممارسات الدول والقطاع في مجال حماية المستهلك، ونشرت بهذا الشأن موجزاً مشفوعاً بتحديثات لاحقة على موقع الايكاو (http://www.icao.int/sustainability/pages/eap_ep_consumerinterests.aspx). وبالإضافة إلى ذلك، شاركت الأمانة العامة في أعمال منظمة السياحة العالمية من أجل وضع اتفاقية لحماية السياح ومقدمي الخدمات السياحية، وضمان التنسيق بين المنظمين وتقادي الازدواجية في العمل.

٧-٢ **التعاون مع الأطراف المعنية في مجال الطيران.** كثفت الايكاو مشاركة القطاع والأطراف المعنية الأخرى في تعزيز التنمية المستدامة للنقل الجوي وفي تقرير السياسات العامة. وفي ١٨/٤/٢٠١٢، وبمناسبة انعقاد ندوة الايكاو للنقل الجوي، عرض ممثلو مجلس المطارات الدولي ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي على المنظمة بياناً موقعاً من قطاع الطيران خلال مؤتمر القمة السادس للطيران والبيئة في مارس ٢٠١٢؛ وتضمن هذا البيان تعهدات بتقديم الدعم وبذل الجهود المشتركة من أجل تعزيز التنمية المستدامة للنقل الجوي في جميع أنحاء العالم. وفي ١٨/٣/٢٠١٣، وعلى هامش انعقاد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، وقّعت الايكاو مع منظمة السياحة العالمية على بيان مشترك حول الطيران والسياحة وذلك بغية تعزيز التعاون على تناول القضايا ذات الاهتمام المشترك مثل حماية الركاب والسياح وتسهيل الحصول على التأشيرات وفرض الضرائب.

٣- التطورات الرئيسية

١-٣ فيما يلي تقرير عن بعض التطورات الرئيسية قطاعياً وتنظيمياً منذ آخر دورة للجمعية العمومية. وسيتمّ موقع الجمعية العمومية على الإنترنت، ضمن قسم الوثائق، تقريراً يحتوي على المزيد من التفاصيل.

٢-٣ **التطورات المستجدة على مستوى قطاع الطيران.** في السنوات الثلاث الماضية، كان النمو في حركة المسافرين بمثابة تجسيد للنمو الاقتصادي الإيجابي في جميع أنحاء العالم. وقد اكتسب الشحن الجوي أيضاً أهمية أكبر في التجارة العالمية، ليحقق في هذه السنوات نمواً بنسبة ١٨,٥ في المائة على مستوى مجموع الأطنان المنقولة والكيلومترات المقطوعة. وبصورة عامة، أفضى النمو الهائل في الحركة الجوية الدولية وكذا التطور الكبير الذي شهدته الأسواق المحلية في البلدان النامية، فضلاً عن النمو الاقتصادي الذي فاق النمو في الاقتصادات المتقدمة (التي شهدت فيها بعض الدول صعوبات بسبب أزمة الديون السيادية الخطيرة)، إلى نسق من النمو القائم على وتيريتين، الأمر الذي أحدث فوارق إقليمية في تطور قطاع النقل الجوي. ومع ذلك، استمر قطاع شركات الطيران في التحوّل هيكلياً من أجل التكيف مع حركية السوق التي أكّدت الاتجاه السائر نحو المزيد من توحيد شركات الطيران ضمن تحالفات، والاستثمار عبر الحدود في الأسهم، والقيام بعمليات الاندماج. وفيما واصلت شركات الطيران المنخفضة التكلفة توسعها خاصة في آسيا وأوروبا وزيادة حصتها في السوق، اتخذت شركات طيران الشبكات الكبرى أيضاً تدابير للتكيف مع الصعوبات، بما في ذلك إنشاء كيانات تجارية مستقلة أو فروع لتقديم خدمات

المسافات القصيرة المنخفضة التكلفة. وعلى الرغم من أن قطاع الطيران قد أثبت مرونته في الأوقات الصعبة، فإنه ما يزال عرضة للتأثيرات الناجمة عن عوامل خارجية كالبيئة الاقتصادية المحلية والعالمية و تذبذب أسعار النفط وعدم الاستقرار الاجتماعي.

٣-٣ **الاتجاهات التنظيمية.** استمرّ الاتجاه نحو تحرير النقل الجوي، حيث قامت الدول ثنائياً وفي الفترة من ٢٠١١ إلى مارس ٢٠١٣ بالتوقيع على نحو ١١٥ اتفاقاً من اتفاقات الأجواء المفتوحة، ليصل مجموع هذه الاتفاقات الموقعة منذ سنة ١٩٩٢ إلى ٤١٠ اتفاقات. وبلغ عدد الدول التي وقعت على اتفاق واحد أو أكثر ١٤٥ دولة، أي ما يمثل نسبة ٧٦ في المائة من الدول الأعضاء في الايكاو. وعلى الصعيد الإقليمي، واصل الاتحاد الأوروبي السعي إلى إبرام اتفاقات ليبرالية مع الشركاء الرئيسيين، فيما واصلت التجمعات الإقليمية الأخرى أيضاً تنفيذ برامجها في مجال تحرير القطاع عبر وضع واعتماد ترتيبات تحرير داخل الأقاليم وفيما بينها. وعلى سبيل المثال، اعتمدت الدول الأعضاء في رابطة أمم جنوب شرق آسيا في نوفمبر ٢٠١٠ خطة لتوحيد سوق طيران الأجواء المفتوحة بحلول عام ٢٠١٥. وتوصلت الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني أيضاً إلى اتفاق بشأن استحداث نظام الأجواء المفتوحة في المنطقة. وعلى المستوى المتعدد الأطراف، لم تسجل منظمة التجارة العالمية أي تحرّك فيما يتعلق باستعراض ملحق النقل الجوي.

٤-٣ وقد استأثرت المسائل الناشئة، مثل المنافسة النزيهة ومسألة حماية المستهلك، باهتمام متزايد على مستوى التنظيم.

٥-٣ وبالنسبة لمسألة المنافسة النزيهة على مستوى متعدد الأطراف، لجأت دول عديدة في الآونة الأخيرة إلى حلول إقليمية. وتقوم حالياً عدة هيئات إقليمية مثل الاتحاد الإفريقي، بالتنسيق مع الهيئة الإفريقية للطيران المدني، ورابطة أمم جنوب شرق آسيا واللجنة العربية للطيران المدني ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، بوضع أحكام بشأن المنافسة النزيهة، وذلك باستخدام إرشادات الايكاو في الحالات. وهناك حاجة معترف بها إلى التعاون بين هيئات المنافسة، لا سيما في سياق الموافقة على التحالفات وعمليات الدمج.

٦-٣ وفي مجال حماية المستهلك قامت بعض الدول والهيئات الإقليمية كالاتحاد الأوروبي بتحديث أو صياغة قواعد لمعالجة الشواغل وتعزيز تدابير حماية ركاب الطائرات. واستهلت منظمة السياحة العالمية عملية وضع اتفاقية بشأن توفير الحماية للسياح ولمقدمي خدمات السياحة.

٤- الأعمال في المستقبل

- ١-٤ إن تحديد الهدف الاستراتيجي للايكاف بشأن التنمية المستدامة للنقل الجوي من شأنه أن يركز على اتخاذ الإجراءات الملموسة خلال فترة السنوات الثلاث المقبلة، بما في ذلك قدر كبير من الأعمال بالنسبة للايكاف.
- ٢-٤ ومن أجل الدفع بهذه الأهداف الاستراتيجية إلى الأمام، تعترف المنظمة بإنجاز أعمالها في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي، وذلك على النحو المبين أدناه، مع مراعاة توصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي المعتمد من المجلس.
- ٣-٤ وستتابع المنظمة نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل من خلال التشاور المستمر مع فريق خبراء تنظيم النقل الجوي.
- ٤-٤ وستواصل المنظمة العمل والتعاون مع الدول الأعضاء ومع القطاع والمنظمات الدولية وسائر الأطراف المعنية من أجل النهوض بالهدف المتمثل في تحقيق التنمية الاقتصادية للنقل الجوي. وهي ستستمر في حفز التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى من أجل تناول المسائل الناشئة ذات الاهتمام المشترك في مجال النقل الجوي.
- ٥-٤ وفي سياق الرؤية الطويلة الأجل فيما يخص تحرير النقل الجوي الدولي، ستواصل المنظمة تنظيم مؤتمر الايكاف للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية، من خلال تحسين مستوى الاستفادة منه، لاسيما فيما يخص عقد الاجتماعات الإقليمية أو الحلقات الدراسية بشأن المنافسة النزيهة بغرض توثيق التعاون بين هيئات المنافسة.
- ٦-٤ وستضع المنظمة مجموعة من المبادئ الرئيسية تتعلق بحماية المستهلك.
- ٧-٤ وستعمل المنظمة على التأكد من أن السياسات والإرشادات وغيرها من المواد المرتبطة بالتنظيم الاقتصادي صالحة وحديثة وقادرة على الاستجابة للظروف والاحتياجات المتغيرة للدول.
- ٨-٤ وستقوم المنظمة برصد التطورات الهامة المستجدة في النقل الجوي الدولي وإطلاع الدول على ذلك وتقديم الدعم والمساعدة إلى الدول الأعضاء في مجال التنظيم الاقتصادي بواسطة حلقات دراسية تتعدّد على أساس استرداد التكاليف ومن خلال تنظيم دورات تدريبية.
- ٩-٤ ستقوم المنظمة في الحالات اللازمة بإجراء دراسات كمية ونوعية عن تطورات النقل الجوي لمعالجة المسائل الرئيسية التي تبعث على الانشغال وستقدم تحليلاتها إلى الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران.
- ١٠-٤ ستتشئ المنظمة صندوقاً للنقل الجوي لتحميل المساهمات الطوعية من الدول الأعضاء وذلك من أجل تعزيز أعمال المنظمة في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي. وينبغي توخي الشفافية في تسيير شؤون هذا الصندوق وفقاً لقواعد الايكاف في مجالي الإدارة والسياسة العامة.

المرفق

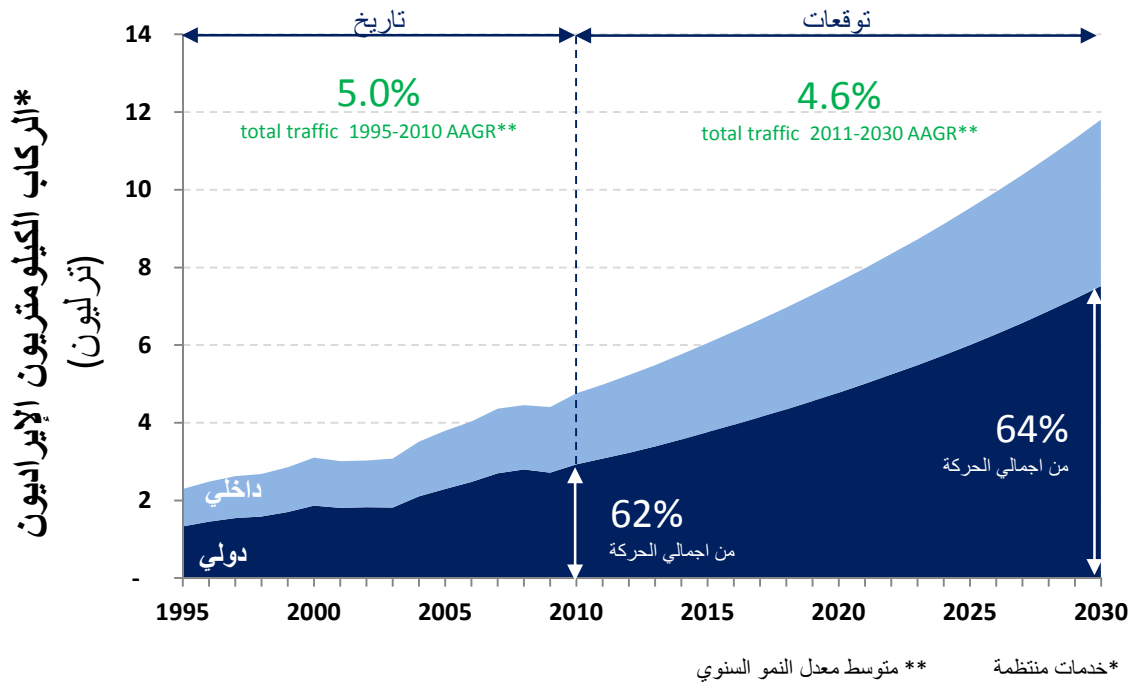
معلومات أساسية

١- المعلومات الأساسية عن التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

١-١ منذ عام ١٩٩٥، سجل إجمالي الناتج العالمي والمحلي نمواً بنسبة ٢,٨ في المائة سنوياً. وأثناء هذه الفترة، شهدت حركة الركاب الجوية حول العالم زيادة في متوسط نسبة النمو السنوي قدرها ٥ في المائة. ووفقاً لبيانات قطاع الطيران، يعمل حوالي ٥٠ مليون موظف في الأنشطة المتعلقة بالطيران والسياحة المرتبطة به، وحوالي ١٠ مليون موظف يعملون بشكل مباشر في قطاع النقل الجوي. ورغم التحديات الماضية والمرتبطة التي تواجهها تنمية النقل الجوي، وحسبما ورد في الكتاب الدوري ٣٣٣، آفاق النقل الجوي العالمي حتى عام ٢٠٣٠، تتوقع الإيكاو نمواً مماثلاً مطرداً في الحركة الجوية خلال السنوات العشرين المقبلة (الرسم البياني (أ) أدناه)، ومن المتوقع أن تسجل الحركة الجوية المقررة للركاب حول العالم زيادة بمعدل يفوق الضعف بحلول عام ٢٠٣٠، لتقفز من ٢,٩ مليار في عام ٢٠١٢ إلى أكثر من ٦ مليارات راكب سنوياً. ومع ذلك تأخر نمو النقل الجوي المتوقع نتيجة العديد من المعوقات، على الصعيد الدوري والهيكل على حد سواء، على النحو المبين أدناه.

الرسم البياني (أ)

حركة الركاب المقررة في العالم: تاريخها وتوقعاتها



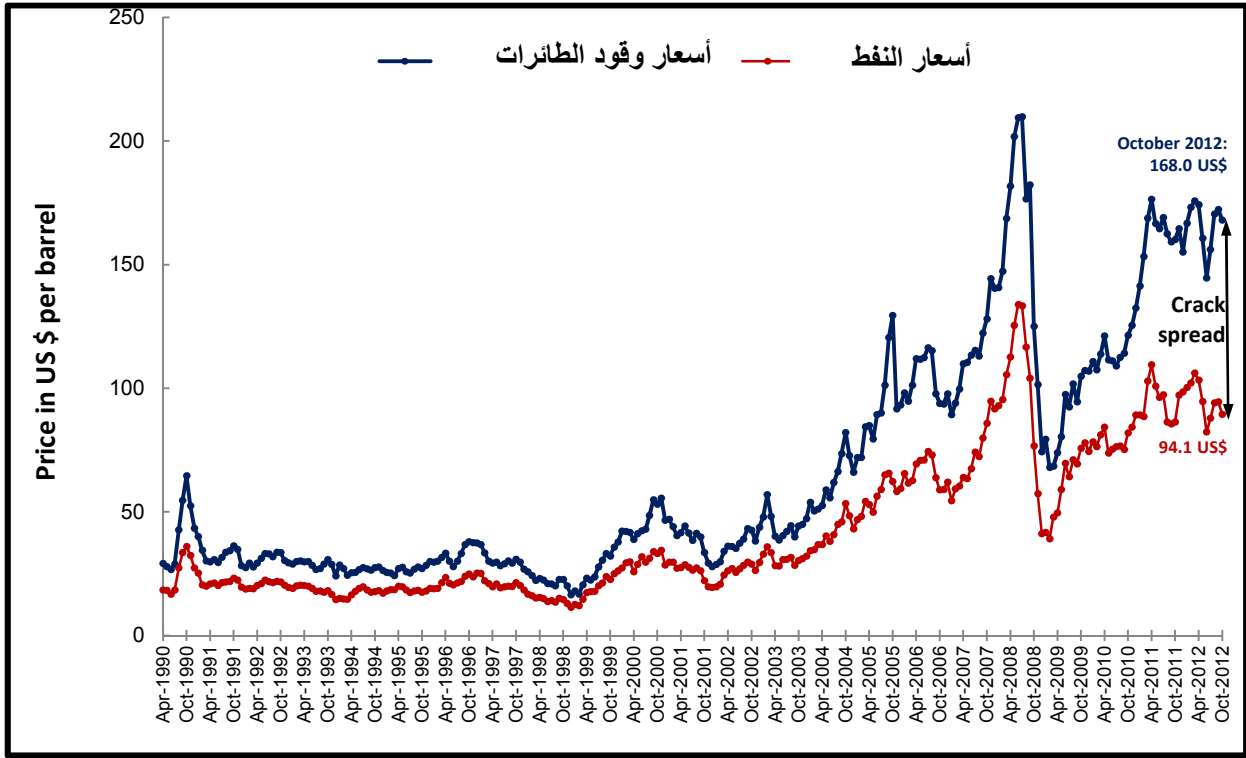
٢- العراقيل أمام استدامة النقل الجوي

١-٢ المعوقات الدورية

١-١-٢ تقلب تكاليف الوقود — بينما تراوحت أسعار الوقود عموماً بين ٢٠ و ٤٠ دولاراً أمريكياً للبرميل بين عامي ١٩٩٠ و ٢٠٠٣، فقد تراوحت أسعارها بين ٤٠ و ١٥٠ دولاراً للبرميل في الفترة من عام ٢٠٠٣ إلى عام ٢٠١٢ (معدل يناهز ١ إلى ٤) كما هو مبين في الرسم البياني (ب) أدناه. لا تملك شركات الطيران سيطرة كبيرة على تكلفة الوقود، حيث يرتبط سعر الوقود ارتباطاً مباشراً بحركة العرض والطلب العالمية على النفط الخام. ومع أن هناك بعض الأدوات المالية المتاحة للناقلين الجويين، كتغطية مخاطر تقلب أسعار الوقود، لمساعدتهم في تثبيت التكاليف، يتناقص الآن عدد مشغلي الطائرات الذين يحققون التدفقات المالية اللازمة للاستفادة من هذه الاستراتيجيات. ونظراً لذلك، من المرجح أن تؤثر التغيرات الشديدة في تكاليف الوقود تأثيراً شديداً على تكاليف المشغلين الجويين وبالتالي على هوامش الأرباح، ويمكن أن تهدد استدامتهم المالية.

الرسم البياني (ب)

اضطراب أسعار النفط والوقود (١٩٩٠-٢٠١٢)

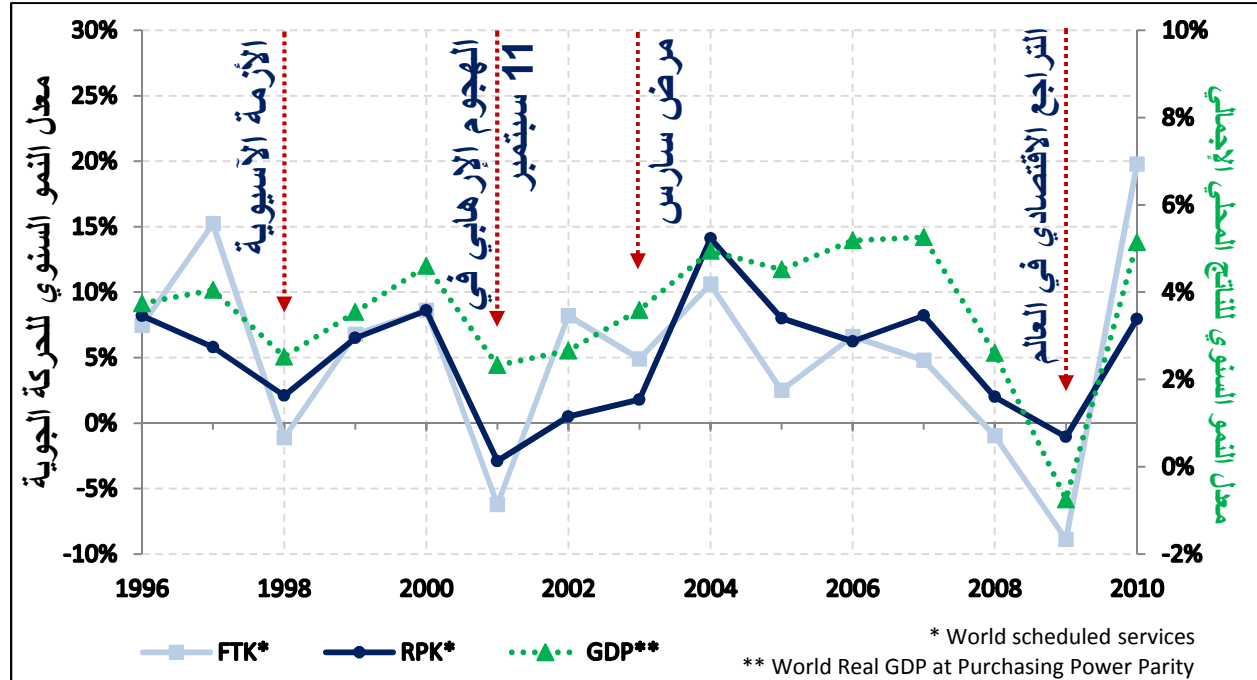


المصدر: U.S. Energy Information Administration website

٢-١-٢ العراقيل الدورية الأخرى — إن تنمية الطيران المدني خلال الأعوام ١٥ الماضية تأثرت تأثيراً شديداً نتيجة أزمات متعددة مرتبطة بالطيران ارتباطاً مباشراً أو غير مباشر (الرسم البياني (ج) أدناه). وقد أضرت الأزمة الاقتصادية الآسيوية في عام ١٩٩٧، وأحداث سبتمبر ٢٠٠١ في الولايات المتحدة، وظهور مرض "سارس" (SARS) في عام ٢٠٠٣، والأزمة المالية التي ألمت بالعالم في عامي ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩، بالربحية الإجمالية لمنظومة الطيران المدني.

الرسم البياني (ج)

الحركة الجوية في العالم مقابل النمو الاقتصادي



المصدر: U.S. Energy Information Administration website.

العراقيل الهيكلية

٢-٢

١-٢-٢ القيود المفروضة على دخول الأسواق وعلى ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم — هذان القيودان هما من القيود الشديدة أمام توسيع نطاق الأسواق وإمكانية دخول أسواق رأس المال على نطاق واسع. وهما يحولان بشكل واضح دون زيادة فاعلية قطاع شركات الطيران وزيادة تنوع الخدمات في الأسواق، مما يؤثر بدوره على مكاسب المستهلكين.

٢-٢-٢ تفتت اللوائح — ويتصل المجالان اللذان يفتقران إلى اتساق اللوائح بالسياسات الخاصة بالمنافسة وحماية المستهلك. وفيما يتعلق بحماية المستهلك، تغطي اللوائح في العادة مسائل مثل شفافية الأسعار، وتقديم المساعدة للركاب في حالات التأخر و/أو الإلغاء و/أو منع الصعود إلى الطائرة، فضلاً عن المساعدة المقدمة إلى الركاب من ذوي الإعاقة. وتتمثل القضية هنا في تفتت هذه اللوائح، والتي قد توفر آليات حماية مختلفة ومتداخلة، وهي تولد في نهاية المطاف انعدام يقين تشغيلي وقانوني للمنتفعين والمشغلين الجويين. وفي هذا الإطار، أحاط المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي بأهمية التصديق على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، المعتمدة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩ (MC99). وثمة تأييد قوي لتشجيع الدول التي لم تنضم إلى هذه الاتفاقية على القيام بذلك وعلى تشجيع الايكاو على تقديم المساعدة من أجل التصديق على هذه الاتفاقية.

٣-٢-٢ القيود المتعلقة بالبنية التحتية — تتعرض تنمية النقل الجوي الاقتصادية إلى قيود نتيجة عدم توفر البنية التحتية. وبغية تلبية الطلب المتزايد على الحركة الجوية، فإن العنصر الحاسم لمنظومة الطيران المدني يتمثل في توفر ما يكفي من المطارات وقدرات خدمات الملاحة الجوية.

المعوقات الأخرى ٣-٢

١-٣-٢ يتمثل العائق الرئيسي أثناء النمو المستدام للنقل الجوي في انتشار الجبايات المختلفة، بما في ذلك الضرائب أو الرسوم. وعلى سبيل المثال فقد تم في بعض الدول الأوروبية استخدام الضرائب على السفر جوا، دون أنماط النقل الدولي الأخرى تحت مسميات مختلفة، منها المكوس على الركاب الجويين و"ضريبة النقل الجوي"، و"ضريبة السفر الجوي". وتتراوح قيمة تلك الضرائب من ٤ دولارات أمريكية إلى ٢٦٠ دولاراً أمريكياً حسب الوجهة ودرجة السفر. وأستحدثت في ١٢ دولة تقريباً ضرائب أخرى لأغراض لا تتعرض بالطيران، مثل ضريبة "التضامن" التي فرضت لمكافحة مختلف أنواع الأوبئة. ولقد شهد العقد الماضي أيضاً استحداث ضرائب على السياحة في بعض الأقاليم، لاسيما، في أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي ويقدر أدنى في أفريقيا، تتراوح من دولار ونصف إلى ٥٥ دولاراً أمريكياً. وفي كثير من الحالات فإن الإيرادات المستسقة من الضرائب السياحية مثل "رسم تعزيز السياحة" ورسوم تشجيع السفر لا يعاد استثمارها في تنمية السياحة. وتفرض دول أخرى ضريبة قيمة مضافة وضرائب مختلفة على المشتريات على ما يلي: أ) الوقود ومواد أخرى تشتري ضمن حدودها بالرغم من استخدامها في النقل الجوي الدولي، و ب) رسوم الملاحة الجوية والطيران العابر، ورسوم الاستخدام للمسافرين و/أو رسوم الخدمات، و ج) مشتريات رأس المال مثل استيراد الطائرات، و د) المعاملات الجوية الدولية على الشحن أو الأمتعة الزائدة.

— انتهى —