



المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي

مونتريال، كندا، من ١٦ إلى ٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ٢ من جدول الأعمال: تعزيز نمو قطاع الطيران والربط الجوي من خلال الاستثمارات في البنية التحتية ورأس المال البشري والشراكات

٢-٢: الاستثمار في تطوير البنية التحتية للطيران المدني وتحديثها

تمكين الاستثمار في البنية التحتية للمطارات وتمويلها على الأجل الطويل

(مقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI))

الموجز التنفيذي

تُعد المطارات أصولاً استراتيجية وبنية تحتية حيوية تدعم الربط الجوي والتجارة والسياحة والتنمية الاقتصادية. ومن المتوقع أن يصل حجم حركة الركاب العالمية إلى الضعف تقريباً بحلول منتصف الأربعينيات من القرن الحالي مقارنةً بمستويات عام ٢٠٢٥. وستكون هناك حاجة لاستثمارات ضخمة في البنية التحتية للمطارات لمواكبة نمو الطلب على الأجل الطويل. ويعد التنفيذ المتسق لقرار الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) رقم ٤٢-٢٦ وسياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 9082 Doc) أمراً ضرورياً لتمكين وتحفيز الاستثمار والتمويل طويل الأجل في البنية التحتية للمطارات من خلال أطر مؤسسية وقانونية وتنظيمية مستقرة وشفافة ويمكن التنبؤ بها، ومراقبة اقتصادية شفافة وفعالة ومتناسبة وتحرير الوصول إلى الأسواق إلى حد أكبر.

الإجراءات: يُدعى المجلس إلى القيام بما يلي:

إعادة التأكيد على الاعتراف بالمطارات كأصول استراتيجية ومؤسسات أعمال تنافسية ينبغي السماح لها باسترداد تكاليفها وتمويل تطويرها؛

تشجيع الدول على مواصلة تنفيذ سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 9082 Doc)، مدعومةً بمراقبة اقتصادية تتسم بالشفافية والفعالية والتناسب.

حث الدول على وضع أطر مؤسسية وقانونية وتنظيمية مستقرة وشفافة ويمكن التنبؤ بها، مع تعزيز مناخ استثماري شفاف ومستقر ويمكن التنبؤ به، بما يتوافق مع قرار الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) رقم ٤٢-٢٦؛ و تشجيع الدول على المضي قدماً في تحرير الوصول إلى الأسواق، بما يتوافق مع الرؤية طويلة الأجل للإيكاو لتحرير النقل الجوي الدولي، نظراً لفوائدها الاجتماعية والاقتصادية لكل أصحاب الشأن.

^١ قدم المجلس الدولي للمطارات (ACI) النسخة باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية والروسية والصينية والفرنسية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية:	لا ينطبق
المراجع:	قرار الجمعية العمومية رقم ٤٢-٢٦: "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي"، ٢٠٢٥. الوثيقة Doc 9082: "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية"، الطبعة العاشرة، ٢٠٢٤. الوثيقة Doc 8632: "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي". تنبؤات المجلس الدولي للمطارات ACI بحجم النقل الجوي عبر مطارات العالم في الفترة ما بين ٢٠٢٥-٢٠٥٤، ٢٠٢٦. تقديرات المجلس الدولي للمطارات ACI لاحتياجات الإنفاق الرأسمالي (CAPEX) لمطارات العالم في الفترة ما بين ٢٠٢٦-٢٠٥٥، ٢٠٢٦. تقرير المجلس الدولي للمطارات ACI بشأن اقتصاديات مطارات العالم، ٢٠١٦، ٢٠٢٦. نماذج المجلس الدولي للمطارات ACI لتطوير مطارات العالم، ٢٠٢٦. اتفاقات الامتياز الخاصة بالمجلس الدولي للمطارات ACI لتطوير المطارات: النهج العالمية والمبادئ التوجيهية للشراكات بين القطاعين العام والخاص، ٢٠٢٥. جهود المجلس الدولي للمطارات ACI لتهيئة أرض خصبة للاستثمارات الخاصة في المطارات، إحاطة بشأن السياسات، ٢٠١٨.

١- المقدمة

١-١ تُعدّ المطارات أصولاً استراتيجية ومؤسسات أعمال تنافسية تلعب دوراً أساسياً في دعم الربط الجوي والتجارة والسياحة والتنمية الاقتصادية. وللاستدامة هذه المنافع، لابد من الحفاظ على القدرة المالية للمطارات وعلى استمرارها في جذب الاستثمارات طويلة الأجل بغرض تطوير البنية التحتية للمطارات وتحديثها وتوسيعها.

٢-١ يحث قرار الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) رقم ٤٢-٢٦ الدول على "إنشاء النظم الإدارية، على سبيل المثال، إنشاء الأطر المؤسسية والقانونية والتنظيمية التمكينية" ويشجع الدول على "تهيئة مناخ يتسم بالشفافية والاستقرار ويمكن التنبؤ به في مجال الاستثمار لدعم تطوير البنى الأساسية للطيران، على سبيل المثال، من خلال إشراك الجهات المعنية، وتنويع مصادر التمويل وتصعيد دور القطاع الخاص، بما في ذلك من خلال الاستثمار الخاص، وإصلاح الأعمال التجارية، واتخاذ مبادرات التمويل الخاص، وإقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص ومختلف خطط الحوافز".

٣-١ وتتص سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة Doc 9082) على أن رسوم المطارات هي الوسيلة الرئيسية لاسترداد تكاليف توفير تسهيلات وخدمات المطارات ودعم تطوير البنية التحتية للمطارات. إلا أن التنفيذ غير المتسق لمبادئ تحديد الرسوم التي وضعتها الإيكاو في العديد من الدول يحدّ من قدرة المطارات على استرداد تكاليفها وتمويل الاستثمارات طويلة الأجل في البنية التحتية. ويؤدي ذلك إلى إعاقة تطوير البنية التحتية للمطارات، كما يحدّ من قدرة المطارات على تلبية الطلب المستقبلي ودعم الربط الجوي والتنمية الاقتصادية وتحقيق منافع اجتماعية أوسع نطاقاً.

٤-١ وفقاً لتنبؤات المجلس الدولي للمطارات بشأن الطلب على الأجل الطويل، يُتوقع أن يزيد حجم حركة الركاب العالمية بمعدل الضعف تقريباً بحلول منتصف الأربعينيات من القرن الحالي مقارنةً بمستويات عام ٢٠٢٥. وستكون هناك حاجة لاستثمارات ضخمة في البنية التحتية للمطارات لمواكبة هذا النمو طويل الأجل في الطلب.

٥-١ وتتنبأ دراسة تقديرات احتياجات الإنفاق الرأسمالي (CAPEX) لمطارات العالم في الفترة ما بين ٢٠٢٦-٢٠٥٥ التي أجراها المجلس الدولي للمطارات (ACI) بأن المطارات ستحتاج إلى ما يقارب ٤,١ تريليون دولار أمريكي من الاستثمارات الرأسمالية بحلول عام ٢٠٥٥، مما يؤكد أهمية وجود سياسات داعمة وأطر تنظيمية مستقرة يمكن التنبؤ بها للاستثمار في البنية التحتية للمطارات وتمويلها على المدى الطويل، تشمل الرقابة الاقتصادية المتناسبة والضرائب العادلة والشفافية وتحرير الوصول إلى الأسواق وزيادة الربط الجوي.

٢- الاستثمار في البنية التحتية للمطارات: الاحتياجات والتمويل

١-٢ من المتوقع أن تحتاج المطارات في جميع أنحاء العالم إلى ما يقارب ٤,١ تريليون دولار أمريكي من الاستثمارات الرأسمالية خلال الفترة الممتدة حتى عام ٢٠٥٥ لتلبية طلب الركاب طويل الأجل من خلال زيادة الطاقة الاستيعابية وتحديث الأصول وتجديدها. وتتوزع متطلبات الاستثمار الرأسمالي على جميع المناطق، مما يعكس الاختلافات في الطلب المتوقع من الركاب ومتطلبات سعة المطارات واحتياجات تطوير البنية التحتية. ومن المتوقع أن تحتاج منطقة آسيا والمحيط الهادئ إلى ما يقارب ١,٥٥ تريليون دولار أمريكي، تليها أمريكا الشمالية (١,٢٧ تريليون دولار أمريكي)، وأوروبا (٠,٧٥ تريليون دولار أمريكي)، والشرق الأوسط (٠,٢٣ تريليون دولار أمريكي)، وأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي (٠,١٨ تريليون دولار أمريكي)، وأفريقيا (٠,١٤ تريليون دولار أمريكي).

٢-٢ يشمل الاستثمار الرأسمالي في المطارات مشاريع المطارات الجديدة ومشاريع المطارات القائمة. ويدعم الاستثمار في المشاريع الجديدة، الذي يُقدَّر بـ ٠,٣٥ تريليون دولار أمريكي، تطوير بنى تحتية جديدة للمطارات لتلبية الطلب على نقل الركاب على الأجل الطويل، بينما يدعم الاستثمار في المشاريع القائمة، الذي يُقدَّر بـ ٣,٧٧ تريليون دولار أمريكي، توسيع البنى التحتية الحالية للمطارات وتحديثها وإعادة تأهيلها. ويتفاوت التوازن بين الاستثمارات في المشاريع الجديدة والمشاريع القائمة في مختلف المناطق، مما يعكس الاختلافات في مدى نضج شبكة المطارات ومتطلبات الطاقة الاستيعابية وأولويات التطوير.

٣-٢ المطارات هي مؤسسات أعمال تنافسية تحقق إيراداتها بشكل أساسي من مصدرين: الأنشطة الجوية والأنشطة غير الجوية. وتمثل الإيرادات الجوية، المستمدة أساساً من رسوم المطارات، أكبر مصدر لإيرادات المطارات على الصعيد العالمي، حيث تشكل حوالي ٥٤٪ من إجمالي الإيرادات. أما الإيرادات غير الجوية التي تتولد من الأنشطة التجارية، فهي تشكل حوالي ٣٧٪. كما تحقق المطارات إيرادات من الأنشطة غير التشغيلية، بما في ذلك إيرادات الفوائد والمنح والإعانات ومبيعات العقارات أو الأصول، والتي تمثل الـ ٩٪ المتبقية من إجمالي الإيرادات.

٤-٢ تُعرّف سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة Doc 9082) رسوم المطار باعتبارها "جباية تستخدم وتطبق خصيصاً لاسترداد تكاليف تقديم التجهيزات والخدمات للطيران المدني". وبالتالي، فإن رسوم المطارات هي الآلية الأساسية لتمويل تطوير المطارات، حيث تُمكن المطارات من استرداد تكاليف التشغيل واستهلاك الأصول وخدمة الديون والحفاظ على الاستدامة المالية ودعم الاستثمار طويل الأجل.

٥-٢ وإدراكاً لطول دورات التخطيط والاستثمار في البنية التحتية للمطارات، تنص (الوثيقة Doc 9082) على أنه يجوز قبول التمويل المسبق للمشاريع من خلال رسوم المطارات في ظروف محددة للمساعدة في تمويل الاستثمارات طويلة الأجل وواسعة النطاق، شريطة أن يخضع ذلك لرقابة اقتصادية فعالة وشفافة والتشاور مع المستخدمين وتوفير ضمانات محاسبية مناسبة.

ويمكن للتمويل المسبق أن يقلل من الاعتماد على مصادر رأس المال الأخرى وتكاليف التمويل المرتبطة بها، مما يدعم تطوير البنية التحتية في الوقت المناسب.

٢-٦ أصبحت الإيرادات غير الجوية مصدراً متزايد الأهمية لتمويل البنية التحتية للمطارات. وفي إطار نهجي ازدواجية الرسوم والرسوم المختلطة، تُستبعد الإيرادات التجارية (غير الجوية) كلياً أو جزئياً من عملية تحديد رسوم المطارات، وتحتفظ بها المطارات، مما يعزز الحوافز للتنمية التجارية والاستدامة المالية والاستثمار في البنية التحتية للمطارات. وفي إطار نهج أحادية الرسوم، تُدرج الإيرادات التجارية بالكامل عند تحديد رسوم المطارات، مما يؤدي فعلياً إلى استخدام الإيرادات التجارية لتعويض رسوم الطيران بدلاً من تمويل استثمارات البنية التحتية المستقبلية.

٢-٧ يشير تحليل المجلس الدولي للمطارات (ACI) إلى استمرار التحول العالمي نحو نهجي ازدواجية الرسوم والرسوم المختلطة، حيث ارتفعت حصتهما من حركة الركاب العالمية من حوالي ٦٠ ٪ إلى ٧٦ ٪ خلال العقد الماضي. وتُعد أوروبا مثالاً بارزاً، حيث تتم مناولة ٨٤ ٪ من حركة الركاب في إطار هذين النهجين. بالإضافة إلى ذلك، تشهد ٤٢ ٪ من المطارات التجارية مشاركة من القطاع الخاص، وهو ما يمثل حوالي ٨١ ٪ من حركة الركاب الإقليمية^٢. وتعكس هذه الاتجاهات كيف تتطور المطارات لتصبح مؤسسات ذات توجه تجاري، وتُظهر أن الأطر التنظيمية ذات التوجه التجاري توفر حوافز أقوى للاستثمار طويل الأجل في البنية التحتية للمطارات ومشاركة القطاع الخاص.

٣- نماذج تطوير المطارات

٣-١ يمكن تطوير البنية التحتية للمطارات من خلال مجموعة من ترتيبات الملكية والإدارة والتمويل، بما في ذلك الملكية العامة وتشغيلها العام والملكية العامة المُحوّلة إلى شركات والملكية الخاصة ومشاركة القطاع الخاص من خلال اتفاقات امتياز بشأن تطوير المطارات وترتيبات الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) الأخرى. وقد تتخذ مشاركة القطاع الخاص أشكالاً متنوعة، بما في ذلك عقود الإدارة ونماذج "البناء والتشغيل ونقل الملكية" (BOT) والترتيبات التجارية الخاصة بالبيع أو الإيجار.

٣-٢ ومع استمرار تزايد متطلبات الاستثمار في البنية التحتية للمطارات، تترك الحكومات أن التمويل الحكومي وحده غالباً ما يكون غير كافٍ لتمويل تطوير المطارات، لذا فهي تنظر بشكل متزايد إلى مشاركة القطاع الخاص كأحد الخيارات لتعبئة رأس المال والخبرة التشغيلية والابتكار. واليوم، يشهد أكثر من ٨٥٠ مطاراً في أكثر من ٩٠ دولة، تمثل ما يقرب من ٤٩ ٪ من حركة الركاب العالمية، أحد أشكال مشاركة القطاع الخاص.

٣-٣ ومن الضروري أن تتيح الحكومات وتحفز الاستثمار طويل الأجل في البنية التحتية للمطارات من خلال إنشاء أطر مؤسسية وقانونية وتنظيمية تخلق مناخاً استثمارياً شفافاً ومستقراً ويمكن التنبؤ به، وتجذب رأس المال العام والخاص.

٤- العوامل السياسية الداعمة للاستثمار والتمويل في البنية التحتية للمطارات على الأجل الطويل

٤-١ يدرك قرار الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) رقم ٤٢-٢٦ أهمية تعزيز مناخ استثماري يتسم بالشفافية والاستقرار ويسهل التنبؤ به لتيسير تمويل البنية التحتية للنقل الجوي، مدعوماً بأطر مؤسسية وقانونية وتنظيمية مناسبة ومصادر تمويل متنوعة ومشاركة القطاع الخاص، حيثما كان ذلك مناسباً. وتماشياً مع هذه المبادئ، توجد عدة عوامل سياسية تمكينية تدعم الاستثمار والتمويل في البنية التحتية للمطارات على الأجل الطويل.

^٢ تقرير المجلس الدولي للمطارات ACI بشأن اقتصاديات مطارات العالم، ٢٠١٦، ٢٠٢٦.

٢-٤ وينبغي أن تكون الرقابة الاقتصادية، حيثما تكون ضرورية، ملائمة لظروف المطار ومتناسبة وشفافة وفعالة، بما يتوافق مع سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة Doc 9082). وينبغي أن تمكّن المطارات من استرداد التكاليف وتحقيق عائد معقول على الاستثمار ودعم تطوير البنية التحتية على الأجل الطويل.

٣-٤ يجب أن تظل الضرائب عادلة ومنصفة وشفافة وغير تمييزية، بما يتوافق مع سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (الوثيقة Doc 8632). وينبغي الحفاظ على التمييز الواضح بين الضرائب والرسوم لدعم الاستثمار والربط الجوي والنمو المستدام. وترد توصيات سياسية إضافية في ورقة عمل المجلس الدولي للمطارات بشأن النهوض بسياسات الإيكاو الخاصة بفرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.

٤-٤ يُعد التحرير والربط الجوي والوصول إلى الأسواق عوامل تمكينية مهمة للسياحة والتنمية الاقتصادية. ويُترجم التحرير إلى الوصول إلى الأسواق عبر السبل الرسمية من خلال اتفاقات ثنائية تزيل القيود المفروضة على النقل الجوي بين الدول. ويؤدي تعزيز الربط الجوي والمنافسة ونمو حركة النقل إلى تعظيم الجدوى التجارية للبنية التحتية للمطارات ودعم الاستثمار والتمويل على الأجل الطويل.

٥- الاستنتاجات

١-٥ باعتبار المطارات أصولاً استراتيجية وأعمالاً تنافسية، يجب أن تظل قادرة مالياً على الاستمرار وتمكنة من تمويل أعمال تطويرها لتلبية الطلب المستقبلي على النقل الجوي.

٢-٥ وترسي السياسات الحالية للإيكاو أساساً متيناً للاستثمار في البنية التحتية للمطارات والتمويل على الأجل الطويل. ومن شأن التنفيذ المتسق لهذه السياسات، إلى جانب توفر أطر قانونية وتنظيمية مستقرة وشفافة يمكن التنبؤ بها والرقابة الاقتصادية المتناسبة والفعالة ونماذج الأعمال التجارية المستدامة للمطارات، أن يعزز الاستثمارية المالية للمطارات ويحفز الاستثمار على الأجل الطويل.

٣-٥ ومن شأن تعزيز هذه الظروف التمكينية أن يدعم التنمية الآمنة والفعالة والمستدامة اقتصادياً للطيران المدني الدولي، ويعزز الربط الجوي العالمي، ويحقق أقصى قدر من الفوائد الاقتصادية والاجتماعية للنقل الجوي للدول.

— انتهى —