



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٣٩ بند جدول الأعمال: النظام الاقتصادي للنقل الجوي الدولي - سياسة

إعادة عائدات الخطوط الجوية من الخارج

(مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا))

الموجز التنفيذي

عادة ما تسعّر شركات الطيران وتبيع التذاكر بعملة البلد الذي تُباع فيه. ثم تحتاج لتحويل تلك الإيرادات بالعملة المحلية إلى عملات التشغيل الرئيسية لديها قبل أن تتمكن من إعادتها من الخارج. ونظراً لانخفاض أسعار النفط ولسع أخرى، والتباطؤ العام في الاقتصاد العالمي، تشهد بعض الحكومات في جميع أنحاء العالم انخفاضاً في تدفقات النقد الأجنبي. وهذا يعني أنه في بعض الأسواق لا تتمكن شركات الطيران من توفير النقد الأجنبي الذي تحتاجه لتحويل عائداتها بالعملة المحلية، وبالتالي تصبح أموالها "مجمّدة" في الخارج. وغالباً ما تؤدي عدم القدرة هذه إلى الوصول إلى الإيرادات الخارجية واستخدامها إلى عدم تمكن شركات الطيران من الحفاظ على الخدمة في هذه البلدان. ونتيجة لذلك، فإن قدرة الطيران على دفع عجلة التنمية الاجتماعية والاقتصادية تتأثر في الوقت الذي تشتد الحاجة إليها.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) حث الدول الأعضاء على الاعتراف بالقيمة الاجتماعية والاقتصادية لنشاط الطيران والنقل الجوي.

(ب) حث الدول الأعضاء على إعطاء الأولوية لقطاع الطيران لدى تخصيص النقد الأجنبي الشحيح والعمل بالتعاون مع شركات الطيران لإيجاد حلول مبتكرة لمشاكل "الأموال المجمّدة" عند وقوعها.

(ج) حث الدول الأعضاء على تطبيق الأحكام الموجودة في اتفاقيات الخدمات الجوية بعناية والتي تشجع على إعادة الأرصدة من الخارج وشمل هذه الأحكام في اتفاقيات جديدة للخدمات الجوية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (د) - التنمية الاقتصادية للنقل الجوي
الآثار المالية:	لا يوجد
المراجع:	لا يوجد

¹ النسخة العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية من هذه الورقة مقدمة من الأياتا

١ - المقدمة

١-١ يوفر الطيران المحرك الحيوي للاقتصاد العالمي. وتنتقل صناعة الطيران ثلث التجارة العالمية من حيث القيمة. وتقوم بنقل أكثر من نصف السياح الدوليين. وتدعم ما يقرب من ٦٣ مليون فرصة عمل و٢,٧ تريليون دولار أمريكي في الناتج المحلي الإجمالي العالمي، وجزء لا يتجزأ من حسن سير العمل في القطاعات الاقتصادية الأخرى مثل النفط والغاز والزراعة والسياحة. كما يعتبر الطيران صلة للدول والأسر والأعمال. باختصار، لدى النقل الجوي القدرة على تحقيق فوائد اجتماعية واقتصادية كبيرة لمجموعة واسعة من المستهلكين وأصحاب المصلحة.

٢-١ الطريقة الحاسمة لتحرير هذه الفوائد هو التأكد من أن يتم تجنب أو إزالة العقبات أو الموانع بأسرع وقت ممكن. إحدى هذه العقبات هي عندما لا تتمكن شركات الطيران من إعادة إيراداتها من الخارج من البلدان التي تعاني من نقص في العملات الأجنبية. وهذه مشكلة بشكل خاص بالنسبة لشركات الطيران حيث أن معظم تكاليفها هي في أسواقها المحلية، وبالتالي عدم القدرة على إعادة أموالها في كثير من الأحيان يؤدي إلى اضطراب شركات الطيران إلى تقليل أو إيقاف خدماتها بالكامل إلى الدول المتأثرة. وهذا بدوره له تأثير سلبي كبير على اقتصادات وشعوب البلدان المتأثرة، وبالتالي يمثل وضع "خاسر على الطرفين" لشركات الطيران والمستهلكين وشركات الأعمال والحكومات.

٢ - المناقشة

١-٢ لدى الدول وصناعة الطيران تاريخ طويل من العمل معاً لمواجهة العديد من التحديات التي يمكن أن تحول دون قدرة شركات الطيران على زيادة مساهمتها في التنمية الاجتماعية والاقتصادية إلى أعلى حد. وهذه الحاجة إلى الشراكة، فيما إذا كانت في مجال السلامة أو الأمن أو البيئة أو عدد لا يحصى آخر من القضايا، والتي غالباً ما تكون من خلال عمل الإيكو الذي لا يقدر بثمن، أمر بالغ الأهمية.

٢-٢ وفيما يزداد عدد الدول التي تعاني من نقص في النقد الأجنبي، هنالك فرصة أخرى للدول والصناعة للعمل في شراكة للتأكد من أن مشاكل إعادة العملة لا تؤدي إلى انخفاض الربط إلى ومن الدول المتأثرة.

١-٢-٢ عند حدوث نقص في النقد الأجنبي، يتعين على الدول اتخاذ بعض القرارات الصعبة جداً من حيث كيفية تخصيص موارد النقد الأجنبي المحدودة. ولفهم الدور الحاسم الذي يمكن أن يلعبه النقل الجوي في المساعدة في دفع النشاط الاقتصادي اللازم لتخفيف الأزمة الاقتصادية التي يمكن أن تسبب نقص النقد الأجنبي في المقام الأول، من المهم اعتبار صناعة الطيران كأولوية لدى تخصيص النقد الأجنبي الشحيح. وما لم ينظر للطيران كمستقبل له أولوية، يمكن لاتصال النقل الجوي أن ينخفض وبالتالي ينخفض النشاط الاقتصادي، وفي نهاية المطاف يصبح الوضع السيئ أسوأ.

٢-٢-٢ وحيثما يكون لشركات الطيران مبالغ كبيرة بالعملة المحلية ولا تستطيع تحويلها وإعادتها، تبحث عن طرق مبتكرة لاستخدام تلك الأموال. على سبيل المثال، من خلال إيجاد منظمات محلية قد ترغب في شراء بعض الموارد المحلية لشركات الطيران، والسماح لشركات الطيران ببيع خدماتها بعملة قابلة للتحويل بحرية والبحث عن فرص لدفع النفقات المحلية مثل رسوم المطار ورسوم مراقبة الحركة الجوية، ورسوم الوقود، والمناولة الأرضية، والتمويل بالأطعمة، إلخ. وفي مثل هذه الحالات، سيكون من المفيد لو عملت شركات الطيران والدول معاً لتحديد وتسهيل استخدام مثل هذه الحلول المبتكرة.

٣-٢ وفي حين أن المبادرات المقترحة أعلاه من شأنها أن تساعد في إدارة مشاكل الإعادة الحالية، فإن التطبيق الدقيق لأحكام استعادة الأموال في اتفاقيات الخدمات الجوية (والتي تمنح شركات الطيران الحق في تحويل أرصدها في الخارج في الوقت المناسب من دون قيود إلى عملة قابلة للتحويل بحرية)، وإدراج مثل هذه الأحكام في اتفاقيات جديدة للخدمات الجوية، يمكن أن يساعد في منع حدوث مثل هذه المشاكل في المقام الأول.

٣- الاستنتاجات

١-٣ الجمعية العمومية مدعوة إلى :

- أ) حث الدول الأعضاء على الاعتراف بالقيمة الاجتماعية والاقتصادية لنشاط الطيران والنقل الجوي.
- ب) حث الدول الأعضاء على إعطاء الأولوية لقطاع الطيران لدى تخصيص النقد الأجنبي الشحيح والعمل بالتعاون مع شركات الطيران لإيجاد حلول مبتكرة لمشاكل "الأموال المجمدة" عند وقوعها.
- ج) حث الدول الأعضاء على تطبيق الأحكام الموجودة في اتفاقيات الخدمات الجوية بعناية والتي تشجع على إعادة الأرصدة من الخارج وشمل هذه الأحكام في اتفاقيات جديدة للخدمات الجوية.

- انتهى -