



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٣٤ من جدول الأعمال: بيانات الطيران - الرصد والتحليل

الحساب الفرعي للطيران

(ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه الإطار المنهجي لحساب الطيران الفرعي والذي يمكن استخدامه لقياس المساهمة الاقتصادية المباشرة للطيران في الاقتصاد الوطني بموجب المقاييس المتفق عليها دولياً التي ترد في "نظام الحسابات القومية لعام ٢٠٠٨" (SNA 2008). كذلك فإن إنشاء الحساب الفرعي للطيران من شأنه أن يمكّن الدول من وضع السياسات بالاستناد إلى البيانات وتقييم خطط تطوير الطيران. كما تستعرض الورقة أيضاً ما تعتمزم الإيكاو الاضطلاع به من عمل في هذا المجال مستقبلاً، بما في ذلك وضع الصيغة النهائية للإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران والتحقق منه، والحصول على الموافقة على الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران من قبل لجنة الأمم المتحدة للإحصاءات (UNSC)، وإذكاء الوعي بشأن الحساب وحث الدول على قبوله، وتقديم المساعدة للدول الأعضاء كي يتسنى لها تنفيذه.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) استعراض الإطار المنهجي لحساب الطيران الفرعي المبين في الفقرة ٢؛
- ب) إجازة برنامج عمل المنظمة على النحو الوارد في الفقرة ٣؛
- ج) النظر في المعلومات الواردة في هذه الورقة من أجل تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٥ "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي".

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي".

الأهداف
الاستراتيجية:

الآثار المالية: ستُنفذ الأنشطة المذكورة في ورقة عمل الجمعية العمومية المرفقة رهنأ بتوافر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو بتوفر المساهمات من خارج الميزانية، بما فيها الصندوق الطوعي للنقل الجوي (TRAF).

المراجع: الوثيقة Doc.10075 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٦/١٠/٢٠١٦)

الوثيقة Doc 10078 - تقرير اللجنة الاقتصادية للجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين

نظام الحسابات القومية لعام ٢٠٠٨ (SNA 2008)

<https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp>

الإطار المنهجي للحساب الفرعي للسياحة (TSA)

<https://unstats.un.org/unsd/tradeserv/tourism/manual.html>

نسخة أولية من وثيقة الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران (ASA)

<https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>

تقرير فوائد الطيران لعام ٢٠١٩

<https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>

ورقة العمل A40-WP/22-EC/7 - البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢

١- المقدمة

١-١ يعمل الطيران على تحفيز النمو الاقتصادي وذلك من خلال خلق فرص عمل وتيسير التجارة الدولية والسياحة، كما يتمخض عنه الكثير من الفوائد المتنوعة على الصعيد الاجتماعي. ولكن على الرغم من هذه الفوائد الاجتماعية والاقتصادية الناشئة عن الطيران، فإن أهميته بالنسبة للاقتصاد الوطني لا تبدو مفهومة بشكل تام من قبل الدول والجمهور وذلك أساساً بسبب النقص الحاد في المعلومات الاقتصادية المتعلقة بالطيران والتي يمكن الاعتماد عليها.

٢-١ وفي حين أُجريت بعض البحوث والتحليلات لتقييم مساهمة الطيران في الناتج المحلي الإجمالي وتوفير فرص عمل (مثل "تقرير فوائد الطيران لعام ٢٠١٩")، لا يوجد إطار منهجي متفق عليه عالمياً لقياس هذه المساهمة. ومن ثم، فإن مصداقية مثل هذه التقييمات وموثوقيتها وقوتها ودقتها غالباً ما تكون موضع شك واعتراض.

٣-١ وإدراكاً للحاجة إلى عرض الفوائد الاقتصادية والاجتماعية للطيران بشكل أفضل، ومن ثم إبراز صورة الطيران داخل الدول، فقد طلبت الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين "إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بوضع إطار منهجي لإجراء قياس اقتصادي لأنشطة الطيران، بما في ذلك مساهمة الطيران في الناتج المحلي الإجمالي وعدد فرص العمل التي يُتيحها قطاع الطيران واستهلاك قطاع الطيران وتأثير الطيران على ميزان المدفوعات" (انظر القرار ٣٩-١٥، الوثيقة Doc 10075).

٢- الحساب الفرعي للطيران: الإطار المنهجي

١-٢ يهدف الإطار المنهجي "للحساب الفرعي للطيران" (ASA) إلى قياس الأثر الاقتصادي للطيران على الاقتصاد الوطني بما يتماشى مع نظام الحسابات القومية لعام ٢٠٠٨ (SNA 2008) الذي اعتمدته لجنة الأمم المتحدة للإحصاءات (UNSC)، وهو عبارة عن إطار إحصائي متفق عليه دولياً يوفر مجموعة شاملة ومتسقة ومرنة من حسابات الاقتصاد الكلي لأغراض صنع السياسات والتحليل والبحث. وترد النسخة الأولية من وثيقة الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران، التي تخضع لموافقة لجنة النقل الجوي (ATC)، كمواد مرجعية للجمعية العمومية.

٢-٢ ويشير مصطلح "الحساب الفرعي للطيران" إلى حساب مرتبط ارتباطاً وثيقاً بنظام الحسابات القومية ولكنه ليس ملزماً باستخدام المفاهيم ذاتها أو مقتصرراً على البيانات المعبر عنها بصيغة نقدية. ويغطي الحساب الفرعي صناعةً أو قطاعاً معيناً ذا أهمية خاصة للاقتصاد الوطني. والعديد من العناصر الموضحة في الحساب الفرعي لا تظهر في الحسابات الوطنية. فهي إما يتم تقديرها صراحةً عند إنشاء الحسابات الوطنية ولكن يتم دمجها عرضها في صورة أرقام مجمعة، وإما تكون فقط عناصر ضمنية في المعاملات التي يتم تقديرها على أساس إجمالي.

٣-٢ وقد قامت بعض القطاعات بالفعل بإنشاء حسابات فرعية لنفسها أو هي حالياً بصدد القيام بذلك، على سبيل المثال، الإطار المنهجي للحساب الفرعي للسياحة (TSA) الذي أنشأته منظمة السياحة العالمية، ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، ومكتب الإحصاء بالجماعة الأوروبية، والشعبة الإحصائية بالأمم المتحدة (UNSD)؛ ونظام المحاسبة البيئية والاقتصادية (SEEA) الذي وضعته المجموعات التابعة للشعبة الإحصائية بالأمم المتحدة، والعمل الجاري على الحساب الفرعي للثقافة الذي أنشأته منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة.

٤-٢ وتم تنفيذ عملية وضع الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران من قبل مجموعة استشارية خبيرة (EAG) تابعة لفريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران (ADAP). وقد تألفت المجموعة الاستشارية الخبيرة من خبراء بيانات الطيران ومتخصصين في الحسابات الوطنية من الدول والشعبة الإحصائية بالأمم المتحدة والمنظمات الدولية. وقد استقت المجموعة مشورة واسعة النطاق من جانب الشعبة الإحصائية. وتحقق هذه المجموعة الاستشارية الخبيرة (EAG) من نتائج المحاسبة الاقتصادية التي تستخدم هذا الإطار المنهجي في ضوء المعلومات المتاحة لدى الدول فضلاً عن التقديرات الأخرى.

٥-٢ وعلى غرار الحساب الفرعي للسياحة، يعتمد الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران على النظام الأساسي للمفاهيم والتصنيفات والتعاريف والجداول والقيم المجمعة لنظام الحسابات القومية لعام ٢٠٠٨، وفي الوقت نفسه يسمح بمواءمة وتوفيق إحصاءات الطيران من منظور الحسابات القومية. ويتيح ذلك إفراس بيانات اقتصادية عن الطيران (مثل إجمالي القيمة المضافة المباشرة للطيران والناتج المحلي الإجمالي المباشرة للطيران) والذي يمكن مقارنته بإحصائيات الاقتصاد الكلي الأخرى في نظام الحسابات القومية.

٦-٢ ويحدد الحساب الفرعي للطيران أولاً أنشطة قطاع الطيران والمنتجات التي توفرها أنشطة الطيران، وكذلك المنتجات التي تستخدمها أنشطة الطيران لتقديم نواتجها. ونظراً لأن الطيران غير مدرج كقطاع في الحسابات الوطنية، فإن أنشطة الطيران تكون غير ظاهرة كأنشطة ثانوية لمختلف القطاعات. لذلك يتطلب قياس أنشطة الطيران استخلاص هذه المعلومات غير المرئية من الحسابات القومية. ويستخدم نظام الحسابات القومية لعام ٢٠٠٨ التصنيف الصناعي الدولي الموحد لجميع الأنشطة الاقتصادية (ISIC) لتصنيف الأنشطة، والتصنيف المركزي للمنتجات (CPC) لتصنيف السلع والخدمات؛ وبالتالي، فإن تعريفات أنشطة الطيران ومنتجاته في الحساب الفرعي للطيران يجري تحديدها في ضوء هذين التصنيفين من أجل تحديدها في الحسابات القومية.

٧-٢ ويتألف الحساب الفرعي للطيران من مجموعة من الجداول، بما في ذلك جداول العرض والاستخدام (SUTs) التي تعد جزءاً لا يتجزأ من نظام الحسابات القومية لعام ٢٠٠٨. ويجري إعداد هذه الجداول لتقدير إجمالي القيمة المضافة المباشرة للطيران والناتج المحلي الإجمالي المباشر للطيران، وما إلى ذلك؛ إذ تصف تلك الجداول: (أ) كيفية إدخال المنتجات (السلع والخدمات) في الاقتصاد الوطني (إما كنتيجة للإنتاج المحلي أو كورادات من بلدان أخرى)؛ (ب) كيفية استخدام هذه المنتجات نفسها (في صورة استهلاك وسيط، استهلاك نهائي من طرف الأسر المعيشية، مؤسسات غير ربحية تخدم الأسر، استهلاك نهائي للحكومة العامة، تكوين رأس المال الإجمالي والصادرات). ويجري إعداد جداول أخرى في الحساب الفرعي للطيران لتغطية العناصر الإضافية المترتبة على الطيران، نقدية وغير نقدية، مثل البيانات المتعلقة بالتوظيف ومؤشرات الإنتاج.

٨-٢ وهذه الجداول التي يتضمنها الحساب الفرعي للطيران تتيح المعلومات الاقتصادية الشاملة ذات الصلة والمتعلقة بوزن الطيران في الاقتصاد الوطني، من بين أمور أخرى:

(أ) القيم الإجمالية على مستوى الاقتصاد الكلي التي تصف المساهمة الاقتصادية المباشرة للطيران مثل إجمالي القيمة المضافة المباشرة للطيران والناتج المحلي الإجمالي المباشر للطيران، ومقارنتها بوزن القطاعات الأخرى؛

(ب) الاستهلاك المفصل من قبل قطاع الطيران للمنتجات التي توفرها الصناعات المرتبطة به كمدخلات وسيطة لتوفير مخرجات الطيران؛

(ج) ميزان المدفوعات، وتعويضات الموظفين، والضرائب الناشئة عن الطيران والدعم المالي الذي يتلقاه الطيران؛

(د) تكوين رأس المال الإجمالي، بما في ذلك الأصول الثابتة مثل الطائرات ومرافق المطارات؛

(هـ) المعلومات غير النقدية عن الطيران مثل عدد الوظائف التي أنشأها قطاع الطيران، والحركة الجوية المتولدة، وعدد مستخدمي الطيران، وسبل ربطهم.

وتجدر الإشارة إلى أن الحساب الفرعي للطيران هو حساب وصفي بطبيعته ولا يشمل أي قياس للآثار غير المباشرة والمستحقة للطيران على الاقتصاد الوطني.

٢-٩ ويمكن للدول استخدام المعلومات الاقتصادية المذكورة أعلاه لتحسين مستوى الفهم والوعي بأهمية الطيران بالنسبة للنشاط الاقتصادي الشامل، وكذلك أوجه الترابط بين الطيران والقطاعات الاقتصادية الأخرى التي تشارك في إنتاج السلع والخدمات التي يستهلكها الطيران.

٢-١٠ ويمكن الحساب الفرعي للطيران الدول من وضع سياسات تستند إلى البيانات وتقييم خطط تطوير الطيران المرتبطة بأطر واستراتيجيات التنمية الوطنية و/أو الإقليمية. وعلاوة على ذلك، سيكون باستطاعة المؤسسات المالية والمستثمرين استخدام هذه البيانات لتقدير، على سبيل المثال، إجمالي القيمة المضافة للميزانيات الحكومية (تمويل دافعي الضرائب) والاستثمار الخاص في قطاع الطيران.

٣- الأعمال المقبلة

٣-١ بناءً على موافقة لجنة النقل الجوي، يمكن اعتبار الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران المعروض في ورقة العمل هذه المعيار الدولي من أجل المحاسبة الاقتصادية للطيران. وستركز الأعمال المقبلة في هذا الشأن (في إطار برنامج العمل الخاص ببيانات الطيران وتحليلها) على ما يلي:

أ) وضع الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران في صيغته النهائية، والتحقق من مطابقتها لمختلف البيانات لقياس الأثر الاقتصادي لنشاط الطيران وفقاً لنظام الحسابات القومية؛

ب) الحصول على الموافقة الرسمية على الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران من قبل لجنة الأمم المتحدة للإحصاءات؛

ج) بالتنسيق مع شعبة الإحصاء، زيادة الوعي بالحساب الفرعي للطيران وتعزيز قبول الدول له، بعد اعتماده من لجنة النقل الدولي، بما في ذلك المكاتب الإحصائية الوطنية والبنوك المركزية وسلطات النقل والوزارات الأخرى المسؤولة عن المحافظ ذات الصلة مثل المالية والتخطيط الاقتصادي والتجارة؛

د) تقديم المساعدة الفنية للدول من خلال الدورات التدريبية وبناء القدرات والتواصل المناسب عند الاقتضاء؛

هـ) إقامة صلة واضحة بين الحساب الفرعي للطيران والحسابات الفرعية الأخرى مثل الحساب الفرعي للطيران ونظام المحاسبة البيئية والاقتصادية؛

و) دراسة إمكانية وضع إطار منهجي لحساب فرعي للنقل يشمل الطيران ووسائل النقل الأخرى؛

ز) وضع توجيهات بشأن قياسات الآثار غير المباشرة والمستحدثة للطيران على الاقتصاد الوطني.