



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم 26: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

تحديث مبادئ رسوم المطارات: تحسين الجدوى الاقتصادية والقدرة

التنافسية للمطارات - نحو إطار تسعير تجاري وإرشادات بشأن

نماذج تسعير المطارات في ظل نظام بيئي تنافسي

(ورقة مقدمة من سلطنة عُمان)

الموجز التنفيذي

يشهد قطاع النقل الجوي العالمي تغييراً تحويلياً جراً تزايد خصخصة المطارات والتوسع السريع لشركات النقل الجوي المنخفضة التكلفة واحتدام المنافسة بين المطارات. وتستند سياسة الإيكاو الحالية بشأن رسوم المطارات، كما هو موضح في الوثيقة Doc 9082، إلى مبادئ استرداد التكاليف وعدم التمييز. وهذه المبادئ، التي وُضعت في وقت كانت فيه معظم المطارات مملوكة للدولة قد أصبحت غير متوافقة بشكل متزايد مع الاتجاهات التجارية والتنافسية الحديثة.

وتتواءم هذه الورقة بضرورة تحديث الإطار التنظيمي الاقتصادي للإيكاو لكي يعكس واقع منظومة الطيران المتحررة وذات المنحى المتجه نحو قوى السوق. كما تقترح دمج آليات التسعير القائمة على السوق واللوائح التنظيمية الموجهة نحو الأداء والنماذج المرنة المتجاوبة مع الطلب التي تعزز الكفاءة الاقتصادية والمنافسة العادلة والاستدامة المالية الطويلة الأجل.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

(أ) الاعتراف بحدود إطار الإيكاو الحالي للتسعير في سياق التشغيل التجاري للمطارات وانتشار شركات الطيران

المنخفضة التكلفة والمنافسة في السوق؛

(ب) تأييد تحديث سياسات الإيكاو بشأن تسعير خدمات المطارات، والتوصية بتشكيل فرقة عمل مخصصة؛

(ج) التشجيع على اعتماد نماذج تسعير قائمة على الأداء ومتجاوبة مع السوق؛

(د) دعم البرامج التجريبية ومشاورات أصحاب الشأن العالميين لاختبار وتحسين الأطر الحديثة لتسعير خدمات المطارات.

تتناول ورقة العمل هذه الهدف الاستراتيجي — التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تكفل الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع

الأهداف
الاستراتيجية:

غير محددة في هذه المرحلة.	الآثار المالية:
---------------------------	--------------------

1. المقدمة

1.1 تخضع رسوم المطارات على مستوى العالم للرقابة التنظيمية، وغالباً ما تتماشى مع سياسات الإيكاو على النحو المبين في الوثيقة Doc 9082.

1.2 وتركز هذه السياسات على مبادئ غير تمييزية تتعلق بفرض الرسوم على أساس التكاليف، بما يشمل التكاليف التشغيلية بالكامل والاستثمار الرأسمالي والاستهلاك. بيد أن هذا النموذج تعوزه المرونة لمواجهة الصدمات الاقتصادية - من قبيل الانخفاض المفاجئ في الحركة الجوية - نظراً إلى الهياكل القائمة إلى حد كبير على التكاليف الثابتة والمتأصلة في عمليات المطارات.

1.3 ومنذ إعداد إطار التسعير الخاص بالإيكاو، شهد قطاع الطيران التطورات الرئيسية التالية:

(أ) **خصخصة المطارات وتشغيلها تجارياً:** يعمل عدد متزايد من المطارات على أساس نماذج قائمة على الخصخصة أو الشراكات بين القطاعين العام والخاص. وتتبنى هذه المطارات بشكل متزايد نظاماً تسعيرياً ذا منحنى متجه نحو قوى السوق، وتسعى إلى تحقيق عوائد الاستثمار من خلال آليات مثل التسعير على أساس فترة الذروة ورسوم الازدحام والتميز على أساس الخدمة الممتازة - وهي ممارسات تختلف عن الإطار التقليدي لاسترداد التكاليف.

(ب) **انتشار شركات النقل المنخفضة التكلفة:** تعطي شركات النقل المنخفضة التكلفة الأولوية للكفاءة في توزيع التكاليف وارتفاع أعداد الركاب، مما يؤدي إلى زيادة الطلب على تبسيط البنية التحتية وتقديم الحوافز على أساس الأداء. وإطار الإيكاو الحالي لا يراعي على النحو الملائم نماذج التسعير المتباينة القائمة على الحجم واللازمة لدعم نمو شركات النقل المنخفضة التكلفة.

(ج) **ظهور المنافسة بين المطارات:** باتت المناطق الحضرية الكبرى تستضيف الآن مطارات متعددة تتنافس على حركة الملاحة، مما يستلزم إعداد استراتيجيات تسعير ديناميكية ذات منحنى متجه نحو قوى السوق في مواجهة مبادئ التسعير الموحد للإيكاو - بما في ذلك عرض خصومات متفق عليها وتمايز الأسعار على أساس الخدمة.

(د) **ارتفاع الإيرادات غير المتعلقة بالطيران:** تأتي نسبة ٦٠-٧٠ في المائة من إجمالي إيرادات العديد من المطارات من الأنشطة التجارية، مثل مبيعات المتاجر ومواقف السيارات وتأجير المساحات. أما نموذج الصندوق الواحد للرسوم الذي أقرته الإيكاو يتعارض بشكل متزايد مع ممارسات الرسوم المختلطة أو المزدوجة التي اعتمدتها الهيئات التنظيمية في جميع أنحاء العالم، والتي تتماشى بشكل أفضل مع العمليات التجارية الحديثة للمطارات.

(هـ) **الجدوى المالية للمطارات الصغيرة:** تعاني المطارات الصغيرة في أغلب الأحيان من أجل الاسترداد الكامل للتكاليف بسبب انخفاض حجم حركة الملاحة. وتظل إرشادات الإيكاو قاصرة عن معالجة كيفية تحقيق التوازن بين الأهداف الاجتماعية الاقتصادية والاستدامة المالية في مثل هذه الحالات.

1.4 لم تعد مبادئ الإيكو التقليدية، مثل استرداد التكاليف والشفافية وعدم التمييز، كافية لإدارة بيئات المطارات الحديثة ذات المنحى نحو السوق. وثمة حاجة إلى استراتيجيات للتسعير التجاري لدعم الاستدامة الاقتصادية وتحسين القدرة على التواصل وتمكين المطارات من التجاوب بمرونة مع متطلبات السوق.

1.5 على الرغم من أن الوثيقة Doc 9082 تقدم إطاراً تأسيسياً، فإن تنفيذها يواجه صعوبات ناجمة عن التفاوتات الاقتصادية والتنظيمية والسياسية. وعدم وجود نموذج مطبق عالمياً يؤدي إلى عدم الاتساق والنزاعات وانعدام الكفاءة في نظم رسوم المطارات على مستوى العالم. وثمة حاجة ملحة لتطوير الوثيقة نحو نظام رسوم أكثر مرونة وتجاوباً مع السوق.

2. التحليل

2.1 الصعوبات الرئيسية التي تعوق التنفيذ

٢,١,١ خصصة المطارات وتشغيلها بشكل تجاري

- يجب أن تجتذب المطارات المخصصة للاستثمارات، وأن توازن بين الربحية والتزامات الخدمة. وقيود نظام التسعير على أساس التكلفة تحد من قدرتها على العمل بكفاءة وتتافسية.
- لا تشجع سياسات الإيكو الحالية على إيجاد حلول مبتكرة للتسعير، توازن بين الطلب في أوقات الذروة وخارج أوقات الذروة.
- من شأن النموذج التسعيري الأكثر مرونة والقائم على القيمة أن يدعم التخطيط طويل الأجل، ويشجع على الاستثمار الرأسمالي الفعال، ويجعل التسعير أكثر اتساقاً مع ديناميات الطلب.

2.1.2 التنافس بين المطارات

- التسعير الموحد القائم على التكلفة غير عملي في المناطق التي توجد فيها مطارات متعددة تتنافس على اجتذاب شركات الطيران والمسافرين.
- لا غنى عن مرونة التسعير، بما في ذلك خصومات الحجم والاتفاقات طويلة الأجل المتفاوض عليها، لدعم التنافس الصحي.
- ينبغي أن تقدم الإيكو إرشادات محدثة لدعم المفاضلة التنافسية، خاصةً للمطارات المحدودة الخانات الزمنية.

2.1.3 الاستدامة الاقتصادية للمطارات الصغيرة

- يجب على المطارات الأصغر حجماً أن تتغلب على عقبات هيكلية لتحقيق استرداد التكاليف، ويرجع ذلك أساساً إلى انخفاض حجم حركة الملاحه.
- من بين الحلول الممكنة تقديم إعانات حكومية أو وجود منظومة تضم مطارات مجمعة تطبق سياسات تسعير مشتركة ومعايير للتكلفة الرأس مالية.
- ينبغي للإيكاو دعم نماذج من هذا القبيل لضمان الموصولية واستمرارية الخدمة في المناطق التي تعاني نقصاً في الخدمات.

تلبية احتياجات شركات النقل المنخفضة التكلفة

2.1.4

- تطالب شركات النقل المنخفضة التكلفة بتخفيض الرسوم وبنية تحتية مخصصة للحفاظ على كفاءة التكلفة.
- تحدّ سياسات التسعير الموحد من قدرة المطارات على تقديم حوافز مخصصة لشركات النقل منخفضة التكلفة التي يمكنها المساهمة في زيادة أعداد الركاب.
- يمكن للتسعير المتميز، الذي يتماشى مع نماذج عمل شركات النقل منخفضة التكلفة، أن يعزز كفاءة المطارات واستخدام الأصول ونمو حركة الملاحه.

زيادة الإيرادات غير المتعلقة بالطيران

2.1.5

- أصبح العديد من المطارات يعتمد الآن على تدفقات الإيرادات غير المتعلقة بالطيران لتظل قادرة على تحقيق الجدوى المالية.
- قد يؤدي نموذج الصندوق الواحد الذي تدعو إليه الإيكاو حالياً إلى تثبيط الاستثمار التجاري بسبب فرض الدعم المتبادل.
- لا تحتكم الإيكاو على إرشادات واضحة بشأن نماذج الرسوم المزدوجة والمختلطة، ولا بشأن الظروف والشروط التي تسمح بالنظر في أساليب تسعيرية مزدوجة أو مختلطة، مما يخلق تناقضات في أساليب التسعير وتقاسم الإيرادات على مستوى العالم، وهذا يؤثر سلباً على شركات الطيران العاملة على المستوى الدولي والتي تواجه هياكل تسعير غير متسقة.

3. التنقيحات المقترحة لإطار التسعير الخاص بالإيكاو

3.

3.1 الانتقال إلى التسعير على أساس السوق

3.1

- استحداث آليات تسعير مرنة ومتجاوبة مع الطلب ترتبط بظروف السوق ونتائج الأداء.

- تشجيع نماذج التسعير المرتبطة بالكفاءة وجودة الخدمة والقيمة المقدمة.

3.2 إرشادات بشأن السوق التنافسية

- إعداد توصيات للإيكاف بشأن إدارة عملية التسعير في البيئات التنافسية أو غير المنظمة أو متعددة المطارات.
- تحديد معلمات وأدوات مراقبة عالمية لضمان تطبيق ممارسات عادلة.

3.3 نماذج تسعير موجهة لشركات النقل المنخفضة التكلفة

- تعزيز التسعير المتميز لشركات النقل المنخفضة التكلفة، بما في ذلك الخصومات القائمة على الحجم والرسوم المفروضة على المحطات المتخصصة.
- تشجيع استراتيجيات التسعير مع مراعاة أوقات الذروة وغير الذروة لتحسين استخدام البنية التحتية.

3.4 دعم المطارات الصغيرة والإقليمية

- التوصية بأطر الدعم المتبادل أو الدعم الحكومي للحفاظ على الخدمات الجوية الأساسية وضمان الاستمرارية التشغيلية للمطارات الصغيرة.
- اقتراح منهجيات تسعير تراعي الأولويات الاجتماعية الاقتصادية وأولويات الربط الإقليمي.

3.5 دمج الإيرادات غير المتعلقة بالطيران

- تقديم إرشادات بشأن اعتماد نماذج مختلطة أو مزدوجة للرسوم حيثما كان ذلك مناسباً.
- التوصية باتفاقات شفافة لتقاسم الإيرادات بين المطارات وشركات الطيران.

3.6 آليات التسعير المرتبطة بالاستدامة

- تقديم حوافز للطائرات المنخفضة الانبعاثات والممارسات المستدامة بيئياً.
- إعداد أطر عمل لتسعير الكربون وتعديل الرسوم على أساس الازدحام.

4. استراتيجية التنفيذ المقترحة

4.1 تشكيل فرقة عمل تابعة للإيكاو: تشكيل فرقة عمل متخصصة لمراجعة الوثيقة Doc 9082 وإعداد إرشادات تكميلية.

4.2 المشاريع التجريبية: إطلاق نظم تسعير تجريبية في مناطق مختارة (مثل مجلس التعاون الخليجي، ورابطة دول جنوب شرق آسيا) لتقييم النماذج القائمة على السوق وآثارها.

4.3 المشاورات العالمية: التعاون مع أصحاب الشأن - بما في ذلك مشغلو المطارات والجهات التنظيمية وممثلو شركات الطيران - لضمان إعداد سياسة شاملة للجميع.

4.4 وضع الصيغة النهائية واعتمادها: تقديم سياسات تسعير منقحة ومبادئ توجيهية للتنفيذ لاعتمادها في المؤتمر العالمي للنقل الجوي القادم للإيكاو.

5. الخلاصة

5.1 الإطار الحالي للتسعير التابع للإيكاو، والقائم في أصوله على استرداد التكاليف وعدم التمييز، غير كافٍ لمعالجة الواقع الجديد لقطاع النقل الجوي الذي بات متحرراً وتنافسياً. وفي ضوء التطورات التي يشهدها القطاع - بما في ذلك خصخصة المطارات وانتشار شركات الطيران المنخفضة التكلفة وظهور نماذج الإيرادات المختلطة - لا بد من إجراء تحديث جوهري للوثيقة Doc 9082. ويجب على الإيكاو أن تتبنى نهجاً تسعيرياً أكثر مرونة وموجهاً نحو السوق يعزز الاستثمار والابتكار والفرص العادلة للانتفاع بالخدمات مع ضمان الشفافية والمساءلة.

— انتهى —