



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند ٢٧ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية

مؤشر قياس أداء شركات الطيران

(ورقة مُقدّمة من الهند)

الموجز التنفيذي

يقدم مشغلو المطارات خدمات مهمة - تشمل خدمات الطيران وخدمات المناولة الأرضية - وغالباً ما يكون ذلك عن طريق الائتمان. وبالنظر إلى عدم وجود نظام إنذار مبكر أو مؤشر للجدارة الائتمانية، ليس بمقدور المشغلين التخفيف بشكل استباقي من حدة المخاطر المرتبطة بحالات الإعسار أو الفشل المالي لشركات الطيران. وتواجه المطارات في جميع أنحاء الهند مخاطر مالية متزايدة بسبب تأخر شركات الطيران في السداد أو تخلفها كلياً عن السداد، خاصةً في ظل بيئة طيران متغيرة تتكرر فيها حالات الدخول في السوق والخروج منه. ولكن على عكس القطاعات الأخرى، يفتقر مشغلو المطارات حالياً إلى آلية منظمة لتقييم الموثوقية المالية أو الاستدامة التشغيلية لشركات الطيران الشريكة.

وتقترح هذه الورقة إعداد إطار موحد وهو "مؤشر قياس أداء شركات الطيران" يعتمد على تحليلات البيانات لتقييم الأداء التشغيلي والمالي وأداء السلامة لمشغلي شركات الطيران. واسترشاداً بقطاع الطيران القوي في الهند وبالاستعانة بأفضل الممارسات المتبعة على الصعيد العالمي، إلى قيام الإيكاو بإعداد إرشادات لمساعدة الدول في اعتماد أنظمة شفافة تستند إلى البيانات لمراقبة أداء شركات الطيران. وسيكون مؤشر قياس أداء شركات الطيران، بمثابة مؤشر مركب وموحد يعكس السلامة المالية والتشغيلية لشركة الطيران، مستعينا بمزيج من مصادر البيانات العامة والتنظيمية. ويكتسب إنشاء "مؤشر قياس أداء شركات الطيران" أهمية قصوى في حماية استثمارات البنية التحتية للمطارات، وضمان استمرارية العمليات، وتعزيز نمو الطيران المسؤول. هذا إلى جانب أنه سيكون عاملاً تمكيناً رئيسياً لإدارة المخاطر القائمة على الأدلة والتخطيط التشغيلي من قبل مشغلي المطارات على الصعيد العالمي.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- أ) الإحاطة علماً بالمخاوف التي أثّرت بشأن المخاطر المالية التي يتحملها مشغلو المطارات جراء عمليات شركات الطيران القائمة على الائتمان وغير الخاضعة للأطر التنظيمية.
- ب) دعم إنشاء مجموعة عمل عالمية لدراسة وإعداد نظام موحد للتصنيف الائتماني لشركات الطيران.

(ج) تشجيع جميع الجهات المعنية، بما في ذلك الدول ومشغلي المطارات ورابطات الصناعة، على التعاون في إنشاء واعتماد النظام المقترح تحت إشراف الإيكاف.	
الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (د) - التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي - السياسات.
الآثار المالية:	اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية وتحولها الرقمي
المراجع:	الوثيقة 9082 Doc، "سياسات الإيكاف بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" الوثيقة 9161 Doc، "دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية"

١ - المقدمة

- ١-١ تُعد الاستدامة المالية للمطارات أمراً بالغ الأهمية للحفاظ على بنية تحتية للنقل الجوي تتسم بالجودة على الدوام.
- ٢-١ وتأتي نسبة كبيرة من الإيرادات في معظم المطارات، لا سيما في الدول النامية، من رسوم الطيران التي غالباً ما يتم تحصيلها بعد الخدمة (على أساس ائتماني).
- ٣-١ وفي حين أن شركات الطيران الكبيرة قد تتمتع بأوضاع مالية مستقرة وتتلقى مدفوعاتها في حينها، فإن شركات الطيران الأصغر أو المتعثرة مالياً غالباً ما تتراكم عليها المستحقات، مما يعرض مشغلي المطارات لمخاطر مالية كبيرة. فعدم وجود آلية مقبولة عالمياً لتقييم الموثوقية المالية لعملاء شركات الطيران يعيق الإدارة الاستباقية للمخاطر من قبل المطارات.
- ٤-١ وقطاع الطيران في الهند من بين أسرع قطاعات الطيران نمواً على مستوى العالم، إذ يبلغ عدد مسافري الرحلات الداخلية فيه أكثر من ١٥٠ مليون مسافر سنوياً، كما أنه يتألف من مزيج متنوع من الناقلين كاملي الخدمات ومنخفضي التكلفة.
- ٥-١ وعلى الرغم من هذا النمو، لا توجد آلية موحدة وشفافة لتقييم عافية مشغلي شركات الطيران بصفة عامة، ما يمثل فجوة تؤثر على الرقابة التنظيمية وثقة المستثمرين والركاب.
- ٦-١ وقد لاحظت الهند، على غرار العديد من الدول الأخرى، تزايد حالات التأخر في عمليات الدفع من قبل مشغلي شركات الطيران. وعلى الرغم من الضمانات التعاقدية، فقد تزايد الاعتماد على الائتمان في العمليات المحلية والدولية على حد سواء.
- ٧-١ ولهذا تضطر المطارات التابعة لهيئة المطارات في الهند (AAI)، وكذلك المشغلون الآخرون من القطاعين العام والخاص، إلى معالجة ديون مستحقة كبيرة وتطبيق تدابير يدوية أو مخصصة لأغراض الرقابة على الائتمان.
- ٨-١ ولا يوجد حالياً أي نظام موحد أو متاح على المستوى العالمي لتقدير الجدارة أو الأهلية الائتمانية لشركات الطيران، ما يحد من قدرة مشغلي المطارات على التمييز الفوري بين شركات الطيران عالية المخاطر والشركات منخفضة المخاطر.

٢ - المناقشة:

- ١-٢ يشدد برنامج الايكو للإحصاءات ومبادرات تحليلات البيانات الضخمة على أهمية اتخاذ القرارات في مجال الطيران استناداً إلى البيانات.
- ٢-٢ وقد اعتمدت العديد من جهات الاختصاص مختلف الوسائل لمتابعة الأداء:

- (أ) **فوزارة النقل الأمريكية** تنشر تقارير شهرية للمستهلكين عن السفر الجوي تتضمن مقاييس عن حالات التأخير والإلغاء فضلاً عن الشكاوى.
- (ب) أما **الاتحاد الأوروبي** فيستخدم لأغراض الرقابة حافظات مخاطر السلامة والإفصاحات المالية الخاصة بوكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي.
- (ج) وقد بدأت **الهند** في تطبيق قواعد قياسية في مجال تبادل بيانات أسعار تذاكر الطيران وتصنيفات الالتزام بالمواعيد، ولكنها تقتصر إلى مؤشر مركب لقياس مستوى سلامة شركات الطيران.

٣-٢ ومن شأن إنشاء مؤشر موحد لقياس أداء شركات الطيران:

- (أ) أن يجري إعداده باستخدام مجموعة من المؤشرات المالية الشفافة والمتفق عليها عالمياً (مثل نسبة السيولة، وسجل المدفوعات، وحالة غرفة المقاصة التابعة للإيالات، ومخاطر الإفلاس، والحماية التأمينية).
- (ب) أن يتضمن تحديثات وتنبيهات آنية لجميع مشغلي المطارات المسجلين بشأن التغيرات في الوضع المالي.
- (ج) أن تتم استضافته إما من خلال الإيكاو بالشراكة مع الإيالات، أو من خلال وكالة خارجية موثوق بها تتمتع بحقوق الانتفاع على الصعيد العالمي.

٤-٢ ومن شأن نظام كهذا أن يتيح ما يلي:

- (أ) شروط دفع متعددة المستويات استناداً إلى المخاطر (على سبيل المثال، الدفع المسبق للشركات منخفضة التصنيف على مؤشر الأداء، والائتمان الممتد للشركات مرتفعة التصنيف).
- (ب) تحسين إدارة التفاوض وإدارة العقود من قبل مشغلي المطارات.
- (ج) تعزيز السلامة المالية للقطاع العام في البلدان النامية حيث تتعرض البنية التحتية المملوكة للدولة لمخاطر أكبر.

٥-٢ وينبغي ألا يشكل التصنيف الائتماني عائقاً أمام الدخول إلى السوق، بل ينبغي أن يشكل أداة للتوعية بالمخاطر. ويمكن للإيكاو أيضاً أن تضطلع بدور تسوية المنازعات ودعم شركات الطيران التي تعاني من ضغوط مالية في مراحلها الانتقالية.

٣- الخلاصة

١-٣ تقترح الهند أن تقوم الإيكاو بإنشاء إطار موحد لمؤشر قياس أداء شركات الطيران استناداً إلى الركائز التالية:

- **المقاييس التشغيلية:** الأداء في الوقت المحدد، وحالات الإلغاء، ومعامل الحمولة، وعمر الأسطول، وساعات طيران الطائرات، وساعات بقائها على الأرض.
- **المقاييس المالية:** إيرادات المقعد الكيلومتری المتاح (RASK)، وتكلفة المقعد الكيلومتری المتاح (CASK)، ونسب السيولة.

- **مقاييس السلامة:** معدلات الوقائع والحوادث، ونتائج التحقيقات، ومستوى نضج نظام إدارة السلامة.
- **تجارب العملاء:** معدل حل الشكاوى، ومناولة الأمتعة، وتبني التكنولوجيا الرقمية.

٢-٣ وينبغي أن يكون مؤشر قياس أداء شركات الطيران:

- **قائماً على البيانات:** بحيث يستفيد من أدوات الإيكاو والإلكترونية والملفات المودعة لدى شركات الطيران وقواعد البيانات الوطنية.
- **قابلاً لتوسيع نطاقه:** بحيث يمكن تطبيقه على المشغلين المحليين والدوليين على حدٍ سواء.
- **شفافاً:** بحيث يتضمن الإفصاحات العامة الدورية والمقارنات المعيارية.

٣-٣ وتحت الهند الإيكاو على الاعتراف بالحاجة إلى نظام موحد لتقييم الجدارة الائتمانية لشركات الطيران، والبدء في إخضاع هذه المسألة لدراسة رسمية بمساهمات من أياتا والمجلس الدولي للمطارات والدول والمؤسسات المالية المعنية.

٤-٣ ويمكن للإيكاو أن تتظر في تشكيل **مجموعة عمل**، بالتعاون مع الدول وأياتا والمجلس الدولي للمطارات والشركاء من الدوائر الأكاديمية لتحسين المنهجية.

٥-٣ ومن شأن هذا الإجراء أن يعزز المرونة المالية عبر سلسلة القيمة في قطاع الطيران ويساعد الدول في ضمان استخدام البنية التحتية للمطارات بصورة عادلة وغير تمييزية وسليمة اقتصادياً.

— انتهى —