



## الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة الاقتصادية

البند ٣٧ من جدول الأعمال: بيانات الطيران - الرصد والتحليل

### الحساب الفرعي للطيران

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

#### الموجز التنفيذي

تقدّم ورقة العمل هذه تقريراً عن التقدم في عملية إعداد الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران (ASA) لقياس مدى الإسهام الاقتصادي المباشر للطيران في الاقتصاد الوطني، وفقاً لقرارات الجمعية العمومية في دورتها الأربعين. وقد جرى العمل للمصادقة على مشروع الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران باستخدام البيانات المتأتية من الحسابات الوطنية ودراسات الأثر الاقتصادي، وكذلك لتقييم أثر إدراج تصنيع الطائرات في نطاق قياس مدى الإسهام الاقتصادي للطيران المدني. وأوردت أيضاً توصيات الدورة الحادية عشرة لشعبة الإحصاءات بشأن الإمعان في صقل الإطار المنهجي. وتقدم الورقة عمل الإيكاو المستقبلي في هذا المجال، بما في ذلك وضع وثيقة الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران في صيغتها النهائية، والترويج لأن تقوم الدول بتطبيق هذا الإطار المنهجي بالتنسيق مع شعبة الإحصاءات التابعة للأمم المتحدة.

**الإجراء:** تُدعى اللجنة إلى ما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بالتقدم المحرز في عملية وضع الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران، بما في ذلك المصادقة والتوفيق، فضلاً عن توصيات الدورة الحادية عشرة لشعبة الإحصاءات؛
- (ب) اعتماد خطة عمل المنظمة بصيغتها المعروضة في الفقرة ٥؛
- (ج) النظر في المعلومات الواردة في هذه الورقة من أجل تحديث قرار الجمعية العمومية رقم ٤٠-٩ - "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي".

الأهداف الاستراتيجية	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي.
الآثار المالية:	سوف يُضطلع بأنشطة الإيكاو المشار إليها في ورقة الجمعية العمومية هذه في حدود الموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ و/أو من المساهمات الإضافية من خارج الميزانية، بما في ذلك صندوق النقل الجوي الطوعي، على النحو الوارد بيانه في "خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥".

<p>المراجع:</p> <p>الوثيقة Doc 10140 – "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (٢٠١٩/١٠/٤) الوثيقة Doc 10139، "تقرير اللجنة الاقتصادية للدورة الأربعين للجمعية العمومية" "نظام الحسابات الوطنية لعام ٢٠٠٨" (SNA ٢٠٠٨). <a href="https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp">https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp</a> "نسخة أولية لوثيقة الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران" <a href="https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation_Satellite_Account_en.pdf">https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation_Satellite_Account_en.pdf</a> "تقرير الدورة الحادية عشرة لشعبة الإحصاءات" ورقة العمل STA/11-WP/5 ورقة العمل A41-WP/17-EC/7 "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي" "مشروع خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥".</p>	
--	--

## ١- المقدمة

١-١ إقراراً بأنه لا يوجد هناك معيار متفق عليه بشأن قياس مدى الإسهام الاقتصادي للطيران في الاقتصاد الوطني، 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 يتيحها قطاع الطيران واستهلاك قطاع الطيران وتأثير الطيران على ميزان المدفوعات" (انظر القرار رقم ٣٩-١٥).

٢-١ وعملاً بقرار الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين، عملت مجموعة الخبراء الاستشارية، المنشأة في إطار فريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران، على إعداد الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران. وتتألف مجموعة الخبراء الاستشارية من خبراء في بيانات الطيران واختصاصيين في الحسابات الوطنية في الدول الأعضاء وشعبة الإحصاءات التابعة للأمم المتحدة، وبعض المنظمات الدولية الأخرى. وتلقت المجموعة المشورة بصورة موسعة من شعبة الإحصاءات التابعة للأمم المتحدة.

٣-١ وعُرضت النسخة الأولية من الإطار المنهجي على الجمعية العمومية في دورتها الأربعين، وطلب خلالها من المجلس أن يواصل إعداد الإطار المنهجي والتثبت من صلاحيته من خلال التوفيق بين مختلف البيانات. وفي أعقاب ذلك، اضطلع بالمزيد من الأنشطة وفقاً لقرار الجمعية العمومية في دورتها الأربعين.

## ٢- مشروع الإطار المنهجي

### للحساب الفرعي للطيران

١-٢ يهدف الحساب الفرعي إلى تغطية قطاع معين ذي أهمية خاصة للاقتصاد الوطني. ولقياس الإسهام الاقتصادي باستخدام معيار دولي، قامت بعض القطاعات من ذي قبل بوضع حسابات فرعية، مثل الحساب الفرعي للسياحة، والحساب الفرعي للنقل. ويهدف مشروع الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران في صيغته الأولية إلى تقديم إرشادات لإنشاء حساب فرعي لقياس الإسهام الاقتصادي المباشر للطيران في الاقتصاد الوطني، بما يتماشى مع "نظام الحسابات الوطنية لعام ٢٠٠٨".

(SNA ٢٠٠٨) الذي اعتمده الأمم المتحدة<sup>١</sup>، وهو إطار إحصائي متفق عليه دولياً يوفر مجموعة شاملة ومتسقة ومرنة من حسابات الاقتصاد الكلي لأغراض صنع السياسات والتحليل والبحث.

٢-٢ وتتضمن الوثيقة سبعة فصول تبيّن الخطوات التي يتعين اتباعها لإنشاء نظام للحسابات الوطنية وخمسة مرفقات تتضمن التصنيفات والجداول التي ينطوي عليها الإطار المنهجي. وتعرض أيضاً مفهوم الحساب الفرعي للطيران وترسم نطاق قياسه وحدود الإنتاج، أي أنشطة قطاع الطيران وما توفره من منتجات، فضلاً عن المنتجات التي تُستخدم في أنشطة الطيران وصولاً إلى المنتجات. وسعيًا إلى تحديد طبيعة هذه الأنشطة والمنتجات وإتاحة المقارنة على الصعيد الدولي في الحسابات الوطنية، تم تحديد مختلف العناصر بالاستناد إلى التصنيف الصناعي الدولي الموحد لجميع الأنشطة الاقتصادية (ISIC) والتصنيف المركزي للمنتجات (CPC). وترد تفاصيل التصنيفات في المرفقين الأول والثاني من الوثيقة<sup>٢</sup>.

٣-٢ ويتكون الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران أيضاً من مجموعة من الجداول، بما في ذلك "جداول الإمدادات والاستخدام" (SUTs) التي تشكّل جزءاً لا يتجزأ من نظام الحسابات الوطنية لعام ٢٠٠٨. وقد أعدت جداول الإمدادات والاستخدام لتقدير القيمة المضافة الإجمالية والناتج المحلي الإجمالي وغيرها، بما يبين (أ) كيفية جلب المنتجات (السلع والخدمات) في الاقتصاد الوطني (إما نتيجة للإنتاج الوطني أو للاستيراد من بلدان أخرى)؛ و(ب) أوجه استخدام تلك المنتجات بعينها (للاستهلاك الوسيط، أو للاستهلاك النهائي للأسر المعيشية، أو للمؤسسات غير الربحية التي تقدم الخدمات للأسر المعيشية، أو للاستهلاك الحكومي النهائي، أو تكوين رأس المال الإجمالي والصادرات). وأعدت جداول أخرى في إطار الحساب الفرعي للطيران بحيث تشمل عناصر إضافية نقدية وغير نقدية، مثل البيانات عن العمالة ومؤشرات الإنتاج.

### ٣- التحقق من صحة الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران وتوفيق بياناته

١-٣ أُعرب في اللجنة الاقتصادية للجمعية العمومية خلال دورتها الأربعين عن رأي مفاده أن دقة النتائج التقديرية للأثار الاقتصادية المباشرة يجب التحقق منها من خلال فحص الإطار من جانب خبراء من الجهات المعنية باستخدام بيانات محددة تتعلق بالطيران لقياس الأثر الاقتصادي للطيران في البلدان التي تتوافر فيها تلك البيانات. وأدلي بتعليق آخر يتصل بالنظر في إدراج تصنيع الطائرات ضمن نطاق قياس قطاع الطيران المدني.

٢-٣ واستجابة للتعليقات أعلاه، أجريت سلسلة من التمارين للمصادقة على الإطار المنهجي باستخدام بيانات من الدول التي توجد بها الدراسات المنشورة رسمياً عن المساهمة الاقتصادية لقطاع الطيران والحسابات الاقتصادية الوطنية على حد سواء. ولوحظ أن الآثار الاقتصادية المباشرة التي تعزى إلى قطاع النقل الجوي تتسم بالتوافق. ويُعزى هذا التوافق إلى تطبيق نظام الحسابات الوطنية لعام ٢٠٠٨ في كلا الإطارين، وهو المعيار الدولي الذي اعتمده الدول في جميع أنحاء العالم لتجميع إحصاءات الحسابات الوطنية ومحاسبة الاقتصاد الكلي.

<sup>١</sup> <https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp>

<sup>٢</sup> [https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation\\_Satellite\\_Account\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation_Satellite_Account_en.pdf)

٣-٣ وفيما يتعلق بإدراج تصنيع الطائرات، أجريت عملية توفيق من أجل قياس القيمة المضافة لتصنيع الطائرات بالنسبة لاقتصاد الدولة وتقييم أثر إدراج تصنيع الطائرات في الإسهام الاقتصادي لقطاع الطيران المدني في الاقتصاد الوطني. وقد كشفت النتائج عن ما يلي: (أ) الحصول على بيانات مُفصَّلة عن تصنيع الطائرات من أجل الطيران المدني ليس أمراً سهلاً بسبب القيود المفروضة على إتاحة البيانات؛ (ب) يمكن أن يكون تقييم قيمتها المضافة معقداً ويستلزم إجراء تقدير باستخدام بيانات من مختلف المصادر الحكومية والخاصة؛ (ج) لا تفرق البيانات الأساسية في الحسابات الوطنية بين الإنتاج المدني وغير المدني؛ (د) سيختلف أثر إدراج القيمة المضافة لتصنيع الطائرات في إسهام قطاع الطيران المدني في الناتج المحلي الإجمالي الوطني تبعاً لتقل هذا الإنتاج في الدولة.

#### ٤- توصيات الدورة الحادية عشرة لشعبة الإحصاءات (STA/11)

١-٤ عرضت نتائج عمليات التحقق والتوفيق على الدورة الحادية عشرة لشعبة الإحصاءات في أبريل ٢٠٢٢. وأعرب عن آراء متباينة بشأن إدراج تصنيع الطائرات ضمن قطاع الطيران المدني. وكان من رأي البعض أن تصنيع الطائرات يمثل عنصراً حاسماً في قطاع الطيران، وبالتالي فإن تقديمه باعتباره تكويناً لرأس المال بدلاً من إدراجه ضمن قطاع الطيران سوف يؤدي إلى ضياع المعلومات المتعلقة بالقيمة المضافة وفرص العمل التي يوفرها تصنيع الطائرات. ومن ناحية أخرى، يعتقد البعض أن أنشطة الطيران المدني، وهي ذات منحنى موجه نحو تقديم الخدمات، تختلف عن أنشطة تصنيع الطائرات التي لها طابعها المختلف، وتضم أيضاً الإنتاج للأغراض الدفاعية.

٢-٤ وأجري المزيد من النقاش حول ما إذا كان نطاق الحساب الفرعي للطيران يجب أن يركز على خدمات النقل الجوي أو أنشطة الطيران بالمعنى الأوسع. وبينما رأى البعض أن التركيز على النقل فقط قد يعني تضيق النطاق، رأى البعض الآخر أن مجال التركيز الأساسي للطيران المدني هو توفير النقل الجوي وخدمات الطيران، وبما أن العديد من القطاعات الأخرى مثل شركات الإمداد بالوقود تساهم أيضاً في الطيران، فإن قياس إسهام الطيران المدني في الاقتصاد لا يمكن أن يشمل كل هذه الصناعات. وكانت هناك أيضاً مخاوف من أن إدراج تصنيع الطائرات قد يؤدي إلى أن يصبح الإسهام الاقتصادي للطيران أكبر من إسهام جميع وسائل النقل ككل.

٣-٤ وبالنظر إلى الآراء المتباينة التي أعرب عنها واختلاف استخدام الدول للحساب الفرعي للطيران، وافقت الشعبة على أن يوفر الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران المرنة للدول لقياس المساهمة الاقتصادية لتصنيع الطائرات وفقاً لاحتياجاتها مع المحافظة على تركيز الإطار الأساسي على الخدمات. وفي هذا الصدد، أوصت الشعبة بما يلي: (أ) ينبغي الحفاظ على النطاق الحالي لمشروع الإطار المنهجي من دون إدراج تصنيع الطائرات؛ (ب) ينبغي وضع فصل إضافي في وثيقة الإطار المنهجي لتوضيح المساهمة الاقتصادية لتصنيع الطائرات؛ (ج) يجب أن تظطلع المجموعة الاستشارية (EAG) المعنية بالحساب الفرعي للطيران (ASA) بالمهمة المذكورة في النقطة (ب) وأن تواصل عملها لوضع اللمسات الأخيرة على وثيقة الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران (انظر تقرير الدورة الحادية عشرة لشعبة الإحصاءات (STA/11)).

## ٥- الأعمال المقبلة

١-٥ يمكن الحساب الفرعي للطيران الدول من وضع وتقييم سياسات تستند إلى البيانات وخطط تطوير الطيران المرتبطة بأطر واستراتيجيات التنمية الوطنية أو الإقليمية. ومع مراعاة التوصيات الواردة أعلاه، والنتائج DEV 3 - تعزيز قدرات الدول لاستعمال الطيران كوسيلة فعالة لتحقيق التنمية الاقتصادية" في خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥، ستركز الأعمال المقبلة بشأن الحساب الفرعي للطيران على ما يلي:

أ) وضع وثيقة الإطار المنهجي في صيغتها النهائية بإدراج فصل جديد يتيح المرونة للدول لقياس الإسهام الاقتصادي لتصنيع الطائرات؛

ب) بالتنسيق مع شعبة الإحصاءات، زيادة الوعي بالحساب الفرعي للطيران وتعزيز تطبيق الدول له، بما يشمل المكاتب الإحصائية الوطنية والبنوك المركزية وسلطات النقل والوزارات الأخرى المسؤولة عن البرامج ذات الصلة بذلك مثل المالية والتخطيط الاقتصادي والتجارة؛

ج) تقديم المساعدة للدول في تطبيق الإطار المنهجي للحساب الفرعي للطيران لقياس الإسهام الاقتصادي لقطاع الطيران.

— انتهى —