



## الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٣٦ : اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية - السياسة العامة

دعم فريق خبراء اقتصاديات المطارات التابع للإيكاو في ظل التغييرات

في الإطار التنظيمي الاقتصادي

(ورقة مقدمة من جنوب أفريقيا)

#### الموجز التنفيذي

تبدلت الأوضاع الاقتصادية والتنافسية لصناعة المطارات ومنظومة الطيران بشكل جذري. فقد أثرت جائحة فيروس كورونا على الوضع المالي للمطارات حول العالم التي تعترضها صعوبات متواصلة للمحافظة على البنى التحتية القائمة والتخطيط لتدبير النفقات الرأسمالية المطلوبة في المستقبل. وبالتالي، تبدلت خصائص المخاطر التي تهدد صناعة المطارات بشكل جذري مع ارتفاع مستويات الدين وزيادة كلفة رأس المال، مما أضعف الجدوى الاقتصادية للمطارات على المدى الطويل من حيث استثمارات رؤوس الأموال لتحقيق أهداف الاستدامة.

ومن المهم أن يستعرض فريق خبراء اقتصاديات المطارات (AEP) سياسات الإيكاو حول الرسوم الواردة في الوثيقة Doc 9082 والنظر في الآليات التي يمكن للمطارات الخاضعة للوائح التنظيمية أن تعول عليها للحصول على تعويضات في الظروف الاستثنائية، مثل الجوائح أو الصدمات العالمية الأخرى.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- الإحاطة علماً بأن الوضع المالي للمطارات تأثر بجائحة فيروس كورونا؛
- الإحاطة علماً بأن تغير خصائص المخاطر التي تهدد الصناعة وارتفاع مستوى الدين وزيادة كلفة رأس المال قد أضعفت الجدوى الاقتصادية للمطارات على المدى الطويل من حيث استثمارات رؤوس الأموال لتحقيق أهداف الاستدامة؛
- الطلب إلى فريق خبراء اقتصاديات المطارات (AEP) النظر في الوسائل المتاحة التي يمكن للمطارات الخاضعة للوائح التنظيمية أن تعول عليها للحصول على تعويض عن آثار الظروف الاستثنائية، مثل الجوائح أو الصدمات العالمية الأخرى؛
- الطلب إلى فريق خبراء اقتصاديات المطارات (AEP) استعراض الوثيقة Doc 9082 من أجل تقييم أهميتها في الوقت الحاضر وقدرتها على التصدي لآثار جائحة فيروس كورونا الطويلة الأمد.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي".
الآثار المالية:	لا يوجد
المراجع:	تقرير الاجتماع الثامن المشترك بين فريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية: تحديث السياسات والإرشادات بشأن اقتصاديات المطارات واقتصاديات خدمات الملاحة الجوية

المجلس الدولي للمطارات، تقرير حول اقتصاديات المطارات ومؤشرات الأداء الرئيسية الإيكاو، مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (CEANS-2008) الإيكاو، مشروع خطة أعمال الإيكاو للسنوات ٢٠٢٣ - ٢٠٢٤ - ٢٠٢٥ (C-WP/15412)
--

## ١- المقدمة

١-١ تأثرت صناعة الطيران بفيروس كورونا تأثيراً بالغاً، مما أدى إلى تراجع عائدات الطيران وحركة الركاب في ٢٠٢٠ إلى ٣٤ في المائة من مستويات عام ٢٠١٩ في إقليم أفريقيا. وتعافت الحركة الجوية في عام ٢٠٢١ حيث وصلت إلى ٥١ في المائة من مستويات عام ٢٠١٩ ويتوقع أن تتعافى حركة الركاب في ٢٠٢٢ لتصل إلى ٧٥ في المائة من مستويات عام ٢٠١٩. وقد أدى ذلك إلى تراجع عائدات قطاع الطيران وغير الطيران وزيادة مستوى الدين وتبدل خصائص المخاطر التي تهدد المطارات وتراجع استثمارات رؤوس الأموال في البنى التحتية وانهايار صناعات عديدة عبر منظومة المطارات.

٢-١ وفي عام ٢٠٢١، أجرى المجلس الدولي للمطارات استبياناً للمطارات الأعضاء فيه حول استجابتها لفيروس كورونا. وقد كشف الاستبيان الذي شمل كافة الأقاليم عن أن أبرز الشواغل تمثلت في غياب المرونة لتعديل الأسعار بشكل سريع والافتقار إلى الوضوح حول كيفية تعويض الخسائر في المستقبل وأثر التمويل على الاستثمارات المستقبلية. وأشار ٣٤ في المائة فقط من المطارات الخاضعة للتنظيم إلى أنها قادرة على تعويض الخسائر الناجمة عن فيروس كورونا.

٣-١ ونظراً لفيروس كورونا الذي اجتاح أفريقيا وباقي أنحاء العالم، ظهرت الحاجة الملحة لإدخال التغييرات الممكنة على بعض سياسات الإيكاو لتكون مرنة ومتجاوبة في أوقات الأزمات، حرصاً على ضمان الاستدامة المالية للمطارات.

٤-١ كما تخطت حكومة جنوب أفريقيا لتوحيد كافة اللوائح التنظيمية الاقتصادية للنقل في سياسة موحدة تتبع لجهة واحدة. والهدف من ذلك يشمل جوانب عدة منها: (١) تعزيز تطور صناعة النقل بشكل تنافسي وكفاء ومجد، بما في ذلك تطور المطارات التي تساهم في تحقيق النمو الاقتصادي؛ و(٢) تعزيز تطوير نظام متكامل للوائح التنظيمية الاقتصادية لنقل الركاب والبضائع؛ و(٣) تحسين الكفاءة وفق المعايير الدولية والشروط المحلية. لقد اقترحت كل هذه التعديلات لصالح الزبائن وجمهور المسافرين.

## ٢- بيئة تشغيل المطارات

١-٢ لطالما اعتبر أن المطارات تعمل بطريقة احتكارية وتتمتع بالقدرة على ممارسة قوتها السوقية. وقد تبدل هذا الوضع بعد مشاركة القطاع الخاص في ملكية المطارات وتشغيلها. وبينما لا تزال المطارات تتسم بكثافة الأصول (مثلاً المدرج ومباني المطارات)، فهي تعمل في الوقت الحاضر في بيئة معقدة تشارك فيها جهات معنية متعددة وتقوم على علاقات تجارية مع شركات الطيران والركاب وأصحاب الامتيازات، من بين جهات أخرى. وهي تتنافس على خدمات شركات الطيران والسعة والركاب والشحن والأنشطة التجارية.

٢-٢ ولطالما كان التنافس بين المطارات الواقعة في منطقة تجمع المسافرين القادمين إلى المقصد نفسه أمراً واقعاً. وتتنافس المطارات في هذه المناطق وخارجها على الخدمات الجديدة و/أو على الزيادات في سعة المسارات.

٣-٢ وبينما تبذل المطارات جهوداً جبارة لاجتذاب شركات الطيران، يمكن لشركات الطيران أن تبدل سعتها من مطار إلى آخر على أساس التغييرات السوقية أو عندما تعتبر الأوضاع الاقتصادية غير مواتية. وفي حال سيطرت شركة طيران على

١ التحليل الإقليمي: الوضع القائم: المنافسة والتنظيم ورسوم المطارات لعام ٢٠٢٢.

مطار ما، يمكنها استغلال قوة قاعدتها من المشترين والحد من إدخال التغييرات على رسوم المطارات. كما تمارس الضغوط على رسوم المطارات من خلال انتشار الناقلين الجويين منخفضي الكلفة. فمثلاً بين عامي ٢٠٠٥ و ٢٠١٩، اكتسب الناقلون الجويون منخفضو الكلفة ١١ نقطة مئوية في حصة السوق، ليصبح نصيبهم بذلك ١٣ في المائة من سعة المقاعد الجوية لإقليم أفريقيا في عام ٢٠١٩ مقارنة مع ٢,٣ في المائة في عام ٢٠٠٥.

٤-٢ وأصبحت المنافسة في صميم عمل المطارات. وتتنافس المطارات في كافة جوانب عملها، من الأعمال التجارية المتعلقة بالطيران إلى الأنشطة التجارية في الموقع وخارجه. لذا يجب التطرق إلى الطبيعة التنافسية لعمل المطارات في تقييمات سياسات الإيكاو. كما يتنافس النقل الجوي مع وسائل النقل الأخرى. فلركاب خيار استخدام وسائل النقل الأخرى ونتيجة لذلك، تمارس ضغوط تنافسية على المطارات. وبالإضافة إلى ذلك، تتنافس العائدات غير ذات صلة بالطيران بشكل مباشر مع المتاجر على شبكة الإنترنت حيث يمكن للزبائن الشراء مباشرة واستلام السلع التي اشتروها على عناوين دون الحاجة إلى التعامل مع المطارات.

### ٣- أثر فيروس كورونا

١-٣ تسبب أثر جائحة فيروس كورونا على حركة المطارات وعائداتها في تغيير خصائص المخاطر التي تواجهها المطارات. وبلغت نسب الدين إلى مقياس "إبيتدا" أو EBITDA وهو الأرباح قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين ١٥:١ في عام ٢٠٢٠، كما سجل العديد من مشغلي المطارات المخصصة نسبة ١:٦٠، وهذه المستويات من الدين لا يمكن الاستمرار في تحملها من الناحية المالية.

٢-٣ ومن أجل ضمان الاستدامة والمحافظة على النقد، خفّضت المطارات الإنفاق على الاستثمارات الرأسمالية وفي بعض الحالات النفقات التشغيلية غير المرتبطة بترخيص التشغيل. ولكن، أدى ذلك إلى عواقب غير مرجوة، بما في ذلك التخطيط لسعة المطارات على المدى الطويل.

٣-٣ وعلى أساس تقديرات المجلس الدولي للمطارات، سيحتاج إقليم أفريقيا إلى نفقات رأسمالية بقيمة ٣٢ مليار دولار أميركي لخدمة ٤٤٢ مليون راكب يتوقع أن يتدفقوا عبر مطارات الإقليم بحلول عام ٢٠٤٠. وبالتالي، على الدول الأعضاء أن تحرص على أن تكون رسوم المطارات والضرائب المفروضة متوافقة مع سياسات وتوصيات الإيكاو لإتاحة الفرصة أمام النمو المتوقع.

٤-٣ كذلك فإن منتدى تيسالونيكس<sup>٥</sup>، وهو عبارة عن مجموعة من السلطات الإشرافية المستقلة الوطنية التي تطرح دروساً يمكن الاستفادة منها حول أفضل الممارسات في التنظيم الاقتصادي للمطارات، خلص إلى أن التنظيم الاقتصادي لم يوضع للأحداث غير المتوقعة أو للظروف الاستثنائية، على غرار جائحة فيروس كورونا، وعلى الجهات التنظيمية أن تنظر في السماح للمطارات باسترداد التكاليف التي لم يجر استردادها في الماضي بسبب مثل هذه الأحداث من خلال رسوم مستقبلية<sup>٦</sup>.

٢ التحليل الإقليمي: الوضع القائم: المنافسة والتنظيم ورسوم المطارات لعام ٢٠٢٢.

٣ المجلس الدولي للمطارات: تقرير اقتصادات المطارات ومؤشرات الأداء الرئيسية.

٤ التحليل الإقليمي: الوضع القائم: المنافسة والتنظيم ورسوم المطارات لعام ٢٠٢٢.

٥ المنتدى الأوروبي لهيئات تنظيم رسوم المطارات من ٢٨ بلداً و ٥ منظمات دولية معنية بالصناعة.

٦ المصدر: منتدى تيسالونيكس لهيئات تنظيم رسوم المطارات (٢٠٠٢): رسوم المطارات في أوقات الأزمات.

<https://www.sipotra.it/wp-content/uploads/2022/03/Airport-charges-in-times-of-crisis.pdf>

<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/core/api/front/document/71737/download>

٤- دعم عمل فريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (AEP-ANSEP)

٤-١ إثر التوصيات الصادرة عن الاجتماع الثامن المشترك لفريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية التابعين للإيكاو (AEP-ANSEP/8)، شكلت مجموعة عمل جديدة "مكلفة بإجراء استعراض عام لسياسات الإيكاو بشأن الرسوم الواردة في الوثيقة Doc 9082، يشمل تقييم مدى أهميتها وقدرها على الاستجابة في الوقت الحالي، بما في ذلك فيما يتعلق بتأثير جائحة فيروس كورونا على المدى الطويل، وتحديد المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية الأكثر تأثراً".

٤-٢ ويتوقع من مجموعة العمل المشتركة أن تقوم بتحديث السياسات والمواد الإرشادية بشأن رسوم المطارات للتعامل مع التغييرات في الصناعة والصدمات السلبية، الأمر الذي سيشكل مساهمات مهمة للدول ولصناعة الطيران.

٤-٣ وتتماشى النتائج الجارية التي تفرزها مجموعة العمل المشتركة مع الأولويات الواردة في مشروع خطة أعمال الإيكاو للسنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٤-٢٠٢٥.

— انتهى —