



## الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون

### اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٥٠ من جدول الأعمال: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

### التنظيم الاقتصادي للمطارات في الهند

(ورقة مقدمة من الهند)

الموجز التنفيذي	
تتضمن هذه الورقة معلومات حول الأعمال الرئيسية التي أنجزتها الهند منذ الجمعية العمومية الأخيرة لإنشاء هيئة تنظيمية مستقلة تعنى بالتنظيم الاقتصادي للمطارات وخدمات الملاحة الجوية. والهيئة التنظيمية في طور صياغة فلسفتها ونهجها التنظيميين بالإضافة إلى وضع نظم وإجراءات لتحديد التعريف. ومن المتوقع أن تتمكن الهيئة التنظيمية من وضع اللمسات الأخيرة على هذه العملية ومباشرة التحديد الفعلي للتعريف عما قريب. ومن المرجح أن يضيف ذلك يقيناً تنظيمياً على قطاع الهياكل الأساسية للمطارات في الهند.	
ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي D - الكفاءة - تعزيز كفاءة عمليات الطيران.	الأهداف الاستراتيجية:
لا تنطبق.	الأثار المالية:
	المراجع:

١- المقدمة

١-١ يشهد قطاع الطيران في الهند نمواً مطّرداً منذ ٢٠٠٤-٢٠٠٥. وقد ارتفع إجمالي تدفق الركاب في الهند خلال ٢٠٠٩-٢٠١٠ ليلعب ١٢٣,٧٥ مليون راكب بعد أن كان ٤٠ مليون راكب في ٢٠٠٠-٢٠٠١. وتشير توقعات المجلس الدولي للمطارات (٢٠١٠-٢٠١٥) إلى أنّ حركة الركاب في الهند ستبلغ في ٢٠١٥ حوالي ١٧٧,٧١ مليون راكب، ووفق توقعات المجلس الدولي للمطارات على المدى الطويل (٢٠٠٨-٢٠٢٧) فمن المرجح أن تتزايد حركة الركاب لتبلغ ٥٨٠,٧٨ مليون في ٢٠٢٧، بمعدل نمو يبلغ ٩,٢٪ سنوياً.

٢-١ ولقد أدّى هذا النمو غير المسبوق للحركة الجوية إلى ضغط كبير على المطارات والبنى التحتية ذات الصلة في البلد. ولدى الهند حالياً حوالي ٨٩ مطارا عاملا. ولطالما كان قطاع الهياكل الأساسية للمطارات في الهند حكرًا على القطاع العام تقليدياً. وقد أذنت حكومة الهند، بتعديل تشريعي، بدخول القطاع الخاص مجال تطوير المطارات في الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٤، آخذة في الحسبان الحاجة إلى جذب الاستثمار الخاص لإقامة هياكل أساسية من الطراز العالمي. وبالتالي فقد سُمح أيضاً بالاستثمار الخارجي المباشر بنسبة ١٠٠٪ في مطارات غرينفيلد.

٣-١ عملاً بالمبادرات السياسية المذكورة آنفاً، خضعت المطارات الأربعة الرئيسية في البلد، وهي مطارات دلهي ومومباي وحيدرآباد وبنغالور، لإعادة هيكلة/تخصيص بفضل الشراكة بين القطاعين العام والخاص. وقد جرى تأجير مطاري دلهي ومومباي، وهما أكبر مطارين ينقلان حوالي ٥٠٪ من حركة الركاب في البلد برمتها، إلى شركات خاصة لإدارة العمليات والتطوير لمدة ٣٠ عاماً قابلة للتديد لفترة ٣٠ عاماً أخرى. وقد أقامت الشركات المنشأة بموجب شراكة بين القطاعين العام والخاص مطارين جديدين في حيدرآباد وبنغالور ووضعتهما قيد التشغيل في مارس ٢٠٠٨ ومايو ٢٠٠٨ على التوالي. وتقوم هيئة مطارات الهند التي تملكها الدولة باستثمارات ضخمة في الهياكل الأساسية للمطارات، مع التركيز على مطارات مدن المستوى الثاني والمستوى الثالث على وجه الخصوص. ومن المتوقع أن تبلغ الاستثمارات في تطوير المطارات خلال ٢٠٠٧-٢٠١٢ حوالي ١٠ مليار دولار أمريكي، وهي متأتية بشكل كبير من المصادر الخاصة، بما في ذلك مطارات غرينفيلد.

٤-١ مازالت خدمات الملاحة الجوية توفرها حصرياً هيئة مطارات الهند.

٥-١ على هذه الخلفية، كان هناك إحساس بالحاجة إلى هيئة تنظيمية اقتصادية مستقلة لتهيئة المناخ الملائم وتعزيز المنافسة الصحية بين جميع المطارات الكبرى لتشجيع الاستثمار في منشآت المطارات وتنظيم تعريف خدمات الطيران. وبناء على ذلك، فقد سنّ البرلمان الهندي قانون الهيئة التنظيمية الاقتصادية لمطارات الهند في ديسمبر ٢٠٠٨ تمهيداً لإنشاء الهيئة التنظيمية الاقتصادية للمطارات.

٢- سلطات الهيئة التنظيمية ووظائفها

١-٢ يُطلب من الهيئة التنظيمية الاقتصادية للمطارات القيام بالوظائف التالية:

- أ) تحديد تعريف خدمات الطيران؛
- ب) تحديد مبلغ رسوم التطوير، بما في ذلك رسوم التطوير بالنسبة إلى المستخدم؛
- ج) تحديد مبلغ رسوم خدمات الركاب؛
- د) رصد مجموعة معايير الأداء المتعلقة بنوعية الخدمات واستمراريتها وموثوقيتها على نحو ما تحدده الحكومة أو أي سلطة تأذن لها بذلك.

٢-٢ وقد تمّ تعريف "المطار الرئيسي" على أنه يعني أيّ مطار يستوعب أو مصنّف ليستوعب حركة ركاب تفوق ١,٥ مليون راكب سنوياً أو أي مطار آخر تحدد الحكومة بموجب إشعار أنه مطار رئيسي. ووفق إحصاءات الحركة الجوية لفترة ٢٠٠٩-٢٠١٠، هناك ١٤ مطاراً مؤهلاً لأن يكون مطاراً رئيسياً. وهذه المطارات الكبرى حوالي ٨٥٪ من إجمالي الحركة الجوية في البلد (٩٥٪ من إجمالي الحركة الدولية و٨٣٪ من إجمالي الحركة الداخلية). فضلاً عن ذلك، تشير المعلومات المتوفرة إلى أنّ هذه المجموعة للمطارات الأربعة عشر هي أكبر مجموعة واحدة من المطارات في أي مكان في العالم التي تنظمها هيئة تنظيمية مستقلة واحدة.

٣-٢ يحدّد التشريع خدمات الطيران على أنّها تعني أيّ خدمة مقدّمة:

- أ) للملاحة والاستطلاع واتصالات الدعم الخاصة بهما لإدارة الحركة الجوية؛
- ب) لهبوط أو إيواء أو وقوف طائرة أو أي تسهيل آخر على الأرض مقدّم فيما يتعلّق بعمليات الطائرات في أحد المطارات؛
- ج) للسلامة الأرضية في أحد المطارات؛
- د) لخدمات المناولة الأرضية المتعلقة بالطائرات والركاب والشحن في أحد المطارات؛
- هـ) للمنشآت الخاصة بالبضائع في أحد المطارات؛
- و) لتوفير الوقود للطائرات في أحد المطارات؛
- ز) لأحد أصحاب المصلحة في أحد المطارات الذي يمكن للهيئة التنظيمية تحديد الرسوم الخاصة به إذا رأت الحكومة ذلك للأسباب التي يجب أن ترد خطياً.

٤-٢ يُطلب من الهيئة التنظيمية الاقتصادية للمطارات تحديد التعريف الخاصة بخدمات الطيران مع أخذ العوامل التالية في الحسبان:

- أ) المصروفات الرأسمالية المنكبدة والاستثمار الملائم التوقيت في تحسين منشآت المطارات؛
- ب) الخدمة المقدمة ونوعيتها والعوامل الأخرى ذات الصلة؛
- ج) كلفة زيادة الكفاءة؛
- د) التشغيل الاقتصادي والقابل للاستمرار للمطارات الرئيسية؛
- هـ) العائدات التي تدرّها الخدمات الأخرى غير خدمات الطيران؛
- و) الامتياز الذي تقدّمه الحكومة في أيّ اتفاق أو مذكرة تفاهم أو غيرها؛
- ز) أيّ عامل آخر قد يكون ذا صلة بأغراض التشريع.

٥-٢ يفوض التشريع الهيئة التنظيمية لتحديد التعريف مرّة كلّ خمسة أعوام. ويمكن تعديل التعريف المحدد، من وقتٍ إلى آخر خلال فترة الخمسة أعوام المذكورة، إذا ما اعتُبر ذلك مناسباً للمصلحة العامة.

## ٣- صياغة الفلسفة والنهج والنظم والإجراءات التنظيمية

١-٣ لقد أنشئت الهيئة التنظيمية الاقتصادية للمطارات في مايو ٢٠٠٩ وصدر إشعار بمهامها التنظيمية، وأصبحت سارية المفعول ابتداءً من ١ سبتمبر ٢٠٠٩. وعملاً بهذه الوظائف شرعت الهيئة في عملية علنية وشفافة، تشمل استشارة موسعة لأصحاب المصلحة، بهدف وضع فلسفتها ونهجها التنظيميين وتطوير إجراءات ونظم تفصيلية لتحديد التعريفات ورصد معايير الأداء.

٢-٣ تقترح الهيئة التنظيمية الاقتصادية للمطارات أن تكون مصالح الركاب ومستخدمي مرفق الشحن هي المعيار للاضطلاع بمهامها التنظيمية.

٣-٣ لقد صنفت الهيئة التنظيمية الاقتصادية للمطارات نطاقها التنظيمي وفق فئات ثلاث واسعة وهي تقترح اعتماد النهج التالي لتنظيمها الاقتصادي:

رقم الخدمة	خدمات الطيران	النهج المقترح
١-	الخدمات التي يوفرها مشغلو المطارات	تنظيم السقف سعري على أساس "الرزمة الواحدة"
٢-	خدمات الملاحة الجوية	التنظيم القائم على الكلفة زائداً معدل العائد العادل.
٣-	الخدمات التي يقدمها مشغلو مرفق الشحن ومقدمو خدمات المناولة الأرضية ومشغلو نموذج مستودع الوقود/مؤمنو الحصول على الوقود	أ) إن لم تكن الخدمة "مادية"؛ أو إذا كانت "مادية" ولكنها مقدمة على أساس تنافسي - تنظيم مخفف. ب) إن كانت الخدمة "مادية" ولكن غير مقدمة على أساس تنافسي - تنظيم السقف سعري.

٤-٣ النهج المقترح للتنظيم الاقتصادي للمطارات متناغم إلى حد كبير مع النهج المعتمد من قبل المنظمين في المملكة المتحدة وجنوب إفريقيا وجمهورية أيرلندا.

## ٤- الوضع الراهن

١-٤ لقد اكتملت مؤخراً الفلسفة والنهج التنظيميين بشأن التنظيم الاقتصادي لخدمات الملاحة الجوية. وقد صدرت مبادئ توجيهية مفصلة بوصفها قيد التشغيل تحدد الإجراءات الواجب اتباعها لتحديد التعريفات بالإضافة إلى متطلبات التبليغ ليتمكن أصحاب المصلحة من الاطلاع عليها. ومن المقترح أن تبدأ فترة المراقبة الأولى التي تجري كل خمس سنوات لتحديد تعريفات خدمات الملاحة الجوية في ١ أبريل ٢٠١١، ويتعين خلالها على مقدم خدمات الملاحة الجوية التقدم بمقترحه للتعريفات المتعددة السنوات بحلول ٣١ أكتوبر ٢٠١٠.

٢-٤ لقد اكتملت اتفاقات الامتيازات بشأن المطارات الخاصة وأبرمتها الحكومة قبل إقامة الهيئة التنظيمية. وبالتالي تعتبر مدخلات الحكومة ذات أهمية خاصة فيما يتعلق بالتنظيم الاقتصادي للخدمات التي يقدمها مشغلو المطارات. والحكومة الآن في طور وضع اللمسات الأخيرة على آرائها في هذا الشأن.

٣-٤ في غضون ذلك، اختبرت الهيئة التنظيمية الاقتصادية للمطارات والنظم والإجراءات التي اقترحتها، مطبقة مشروع السياسة والنهج، في الحالات المتعلقة بتحديد رسوم التطوير المفروض على المستخدم في مطاري أحمدأباد وتيروفانانتابورام.

٤-٤ ومن المتوقع أن تتمكن الهيئة التنظيمية من إتمام عملها التحضيري وأن تشرع في التحديد الفعلي للتعريفات خلال السنة المالية الجارية. ومن المرجح أن يضي ذلك يقيناً تنظيمياً على قطاع الهياكل الأساسية للمطارات في الهند.