



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٥٣ من جدول الأعمال: التحليل الاقتصادي

إعداد طريقة لحساب معدل التضخم في قطاع الملاحة الجوية

(ورقة مقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية)

الموجز التنفيذي

الغرض من هذه الورقة هو تحسين بيانات الاقتصاد الكلي لسوق الملاحة الجوية وتحليل تطوره لإبراز أهمية خدمات النقل الجوي في الاقتصادات الوطنية والعالمية، وتشجيع اتخاذ قرارات ورسم سياسات تسهم في التنمية المستدامة والمنظمة والفعالة للطيران المدني الدولي مع تقادي هدر الموارد، على غرار ما تنص عليه المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي. والهدف من كل ذلك هو استحداث مؤشر يتيح قياس تقلب الأسعار في قطاع الملاحة الجوية، بما يسمح بإجراء تشخيص عالمي يراعي مجموع العوامل التي تؤثر على أنشطة هذا القطاع، وبالتالي تمكين السلطات المعنية من إعداد استراتيجيات واتخاذ اجراءات، في الوقت المناسب، تحول دون المساس باستقرار القطاع على نحو خطير ودائم. وسوف يمكن هذا المؤشر أيضا من الاستفادة، على النحو الأمثل، من الموارد البشرية والمالية والبيئية.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن:

(أ) تحت المنظمة على إجراء دراسات وإعداد طريقة لحساب معدل التضخم في قطاع الطيران؛

(ب) تدعو الدول الأعضاء الى الإبلاغ عن خبراتها وتجاربها فيما يتصل بحساب المؤشرات الاقتصادية لقطاع الطيران.

الأهداف
الاستراتيجية:
تتصل ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (دال)، الكفاءة - ولا سيما الفقرة ٢: "دراسة الاتجاهات، وتنسيق عمليات التخطيط واعداد إرشادات للدول بما يسمح بتحقيق دعم التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي".

الآثار المالية:
غير موجودة

Doc 7300, Convention on International Civil Aviation, Ninth Edition
Doc 9902, Assembly Resolutions in Force (as of 28 September 2007)

المراجع:

١- المقدمة

١-١ بالنظر الى الدور المتزايد الأهمية الذي يؤديه قطاع الملاحة الجوية في تنمية البلدان، ينبغي النظر في المزايا الاقتصادية والاجتماعية لنظام فعال يتيح تحديد الاحتياجات المقبلة والموارد البشرية والمالية اللازمة لهذا المجال.

٢-١ ولا يخفى أن قطاع الملاحة الجوية يستفرد بحصة لا بأس بها من الاقتصاد العالمي ومن الناتج القومي الإجمالي لكل بلد. فهو قطاع يجلب قدرا هائلا من الاستثمارات ويمثل أكبر قطاع صناعي في العالم لكونه لا يقتصر فقط على النقل الجوي بل يشمل كذلك المطارات، والتي تعتبر عاملا اقتصاديا فاعلا، ومؤسسات الصيانة ومراكز التدريب وما الى ذلك.

٣-١ واتضح، مع مر السنين، مدى التقلبات التي شهدتها مختلف العناصر التي تشكل "سلة السلع والخدمات الخاصة بقطاع الطيران"، سلبا أو إيجابا، مع ما لذلك من انعكاسات على الحركة الجوية العالمية، بصرف النظر عن أسباب تلك التقلبات.

٢- التحليل

١-٢ أجريت دراسات بغرض تقييم وتحليل اقتصاد النقل الجوي في مختلف المناطق، ولكن لم يتم إعداد أي دراسة ذات نطاق عالمي تشمل مختلف جوانب قطاع الطيران المدني.

٢-٢ ومن الأهمية بمكان الإلمام بالسياق الذي ستطبق ضمنه السياسات التجارية الخاصة بالطيران قبل إعدادها، حيث يتعين، في المقام الأول، تقييم السوق واحتياجات وظروف كل بلد فضلا عن المصالح الاجتماعية والاقتصادية والسياسية المطروحة، بما يتيح رسم سياسات وإعداد تدابير تتيح استباق الآثار المحتملة لتلك السياسات.

٣-٢ وفي هذا الصدد، من المهم معرفة معدل التضخم، أي تقلبات أسعار مختلف البنود التي تندرج ضمن بنية التكاليف التي تتحملها مؤسسات قطاع الملاحة الجوية فضلا عن آثار تلك التقلبات. فارتفاع الأسعار هو الذي يؤثر على القطاع لأن رسوم الخدمات تحدد على أساس التكاليف، في حين أن ضخ رؤوس أموال جديدة يخضع للطلب.

٤-٢ وسوف يتيح حساب معدل التضخم في قطاع الملاحة الجوية تحسنا كبيرا في معلومات الاقتصاد الكلي وييسر اتخاذ القرارات بخصوص السياسات التجارية والتدابير الاقتصادية. كما أنه سيسمح بالتخطيط، على نحو أفضل، بغرض جني أقصى الفوائد من أنشطة الطيران، على نحو ما يرد في الأهداف الإستراتيجية للايكواو.

٥-٢ وسجل، منذ نهاية عام ٢٠٠٨، انخفاض ملحوظ في تدفق الحركة الجوية في جميع أنحاء العالم بسبب الأزمة المالية التي لازالت تعاني منها اقتصادات الدول. وتبرز إحصاءات اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) لعام ٢٠٠٩ تنديا في حركة النقل الجوي بنسبة ٣,٥٪ مقارنة مع عام ٢٠٠٨ ونسبة لشغل المقاعد بلغت ٧٥,٧٪، وهو ما أدى الى خسارات للقطاع وبالتالي، الى اتخاذ تدابير تعويضية على وجه الاستعجال لم يخطط لها بشكل جيد كما هو الحال بالنسبة لقرار رفع الأسعار أو الرسوم.

٦-٢ ومن المهم كذلك الإلمام بالوضع الاقتصادي والمالي للمؤسسات العاملة في قطاع الطيران المدني حيث أن هذا الإلمام يسمح بشكل أكثر فعالية باستثمار الموارد الموجهة نحو تحسين البرامج والسياسات الخاصة بأمن وسلامة

الطيران وبحماية البيئة.

٧-٢ تنص المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو "على تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي وتفادي هدر الموارد". فلو كان معدل التضخم في القطاع معروف لأمكن اتخاذ تدابير اقتصادية وتشغيلية بغرض التخفيف الى الحد الأدنى من آثار الأزمة المالية، التي ضربت الطيران مباشرة وأسفرت عن خسائر لشركات الطيران والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، بوجه خاص وعن تقلص العائدات مع ما اقترن بها من مشاكل في مجال أمن الطيران.

٨-٢ ويعد معدل التضخم أنسب مؤشر لتخصيص وتسوية وتحديث القيم التي يتعين تعديلها. ومن شأن هذا المعدل أن يسهم، لكونه يعكس تطور التكاليف، في تعزيز قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة بما يوفر للمؤسسات معايير إضافية لإعداد استراتيجيات أكثر دقة لتحقيق أقصى الأرباح أو تقليص التكاليف. وهو ما سيؤدي الى تخطيط أفضل للتشغيل علاوة على أن المؤسسات ستحصل على عنصر أساسي لتقييم قدرتها الشرائية للمواد الأساسية اللازمة لسير عملها. وكل هذه المزايا ستنمخض عن مزيد من الاستقرار للقطاع وإمكانيات أكبر للتوسع.

٣- الاستنتاجات

١-٣ إن حدة آثار التقلبات الاقتصادية وغير ذلك من العوامل التي تتعكس سلبا على التشغيل تتوقف على ما اتخذ من تدابير للتخفيف منها. ومعرفة معدل التضخم في القطاع تسمح باتخاذ تدابير تصحيحية في الوقت المناسب بغرض تفادي الاضطرابات في الأنشطة وتدهور نوعية الخدمات التي تؤمنها شركات الطيران وغيرها من مكونات القطاع، بما يسهم في تنمية القطاع وتعزيزه.