

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٣٠: مسائل أخرى في مجال النقل الجوي

تقرير من المجلس حول تقييم المساهمة الاقتصادية للطيران المدني

ملخص

تعرض هذه الوثيقة تقريرا حول أعمال الايكاو بشأن تقييم مساهمة الطيران المدني في الاقتصاد وترسم الملامح العامة لأعمالها حول هذا الموضوع في المستقبل.

وتقدّر المساهمة الاقتصادية الكلية للنقل الجوي، والتي تتكون من أنشطة اقتصادية مباشرة وآثار النقل الجوي المضاعفة تقدر بحوالي ٣٦٠ ١ بليون دولار أمريكي في صورة انتاج و ٢٧,٧ مليون وظيفة على مستوى العالم، وذلك في عام ١٩٩٨. ويشير ذلك الى أن حوالي ٤,٥ في المائة من الانتاج العالمي في ذلك العام (في شكل الناتج المحلي الاجمالي الحقيقي) يمكن أن تنسب للنقل الجوي وآثاره المضاعفة.

وفي أزمنة الموارد الشحيحة المتاحة لتطوير البنية الأساسية للطيران، فان زيادة الوعي بالمساهمة الاقتصادية للطيران المدني تصبح مهمة بشكل متزايد. وقد طورت الايكاو مواد ارشادية بشأن منهجيات التقييم التي يمكن أن تستعملها الدول لبيان التأثيرات الاقتصادية الأوسع للطيران المدني. يرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٦.

المراجع

Doc 9727، تقرير اللجنة الاقتصادية التابعة للدورة ٣٢ للجمعية العمومية
Circ. 292، الاسهام الاقتصادي للطيران المدني (نسخة أولية)

١ - مقدمة

١-١ ينبع تقييم الايكاو لمساهمة الطيران المدني في الاقتصاد من التكاليف المتكررة من قبل الجمعية العمومية كجزء من أعمال المنظمة في مجال التنبؤ والتخطيط الاقتصادي. وتم تنفيذ تلك التكاليف بهدفين، هما تقييم اسهام الطيران المدني في الاقتصاد العالمي ووضع مواد ارشادية بشأن منهجيات التقييم. وسوف تنشر النتائج في الكتاب

الدوري رقم ٢٩٢، الاسهام الاقتصادي للطيران المدني، والذي يتوقع توفر نسخة أولية منه للجمعية العمومية. ويتكون الكتاب الدوري من المجلد الأول – المنظور العالمي والمجلد الثاني – تقييم المنهجيات.

٢-١ ونحصل نتيجة لقياس الاسهام الاقتصادي للطيران المدني على جرد بأثار النقل الجوي، وصناعة الفضاء والطيران، والصناعات الأخرى المتأثرة على انتاج المخرجات وخلق الوظائف في طول اقتصاد ما وعرضه. وفي حال اعداد الايكاو لمواد ارشادية منهجية فانها يمكن استخدامها كبرنامج للدول لتقييم اسهام الطيران المدني في الاقتصادات الاقليمية/المحلية أو الوطنية. وبصورة خاصة، وفي أوقات ندرة الأموال لتطوير البنية الأساسية للطيران، تزداد أهمية رفع مستوى وعي المخططين وصانعي القرار بالاسهام الاقتصادي للطيران المدني سواء بالنسبة لمسائل الطيران السياسية أو مسائل التمويل.

٣-١ وتلخص الوثيقة اسهام الطيران المدني في الاقتصاد العالمي، وتصف المواد الارشادية الجديدة حول منهجيات تقييم الاسهام الاقتصادي للمطارات في الاقتصاد المحلي/الاقليمي وللطيران المدني في الاقتصاد الوطني على حد سواء، وتحدد معالم الأعمال المستقبلية حول هذا الموضوع.

٢- الطيران المدني في الاقتصاد العالمي

١-٢ تم في عام ١٩٩٧ اعداد تقييم أولي لتأثير الطيران المدني على الاقتصاد العالمي وعرض التقييم على المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في ريو دي جانيرو. واعتمادا على التقييم الأولي تم اجراء دراسة تفصيلية بشأن اسهام الطيران المدني في الاقتصاد العالمي، وقيس ذلك الاسهام من حيث قيمة المخرجات والتوظيف المتعلق به. وفي البداية نشر ملخص للنتائج في كتيب صادر عن الايكاو، بعنوان الاسهام الاقتصادي للطيران المدني – موجات الازدهار بمناسبة المؤتمر الوزاري رفيع المستوى بشأن أمن الطيران (مونتريال، فبراير ٢٠٠٢). وترد النتائج التفصيلية في الكتاب الدوري رقم ٢٩٢، المجلد الأول. وفيما يلي تلخيص لبعض النتائج الرئيسية.

٢-٢ لتوفير خدمات السفر الجوي والشحن، يقوم الناقلون الجويون والمشغلون الآخرون بشراء مجموعة واسعة من المنتجات (البضائع والخدمات) بصورة رئيسية من المطارات، والجهات المقدمة لخدمات الملاحة الجوية، والوكالات الحكومية، والمؤسسات العامة، وكذلك من صناعة الطيران والفضاء وغيرها من الصناعات.

٣-٢ وتقدر الايكاو أن الطيران المدني قد ساهم بصورة مباشرة بمبلغ ٣٧٠ بليون دولار أمريكي وقدم ٦ ملايين وظيفة للاقتصاد العالمي في عام ١٩٩٨. وشكلت تلك الوظائف تعيين ٢,٣ مليون موظف من قبل الناقلين الجويين التجاريين ومؤسساتهم الفرعية، وتعيين ١,٩ مليون موظف في الموقع في المطارات (باستثناء موظفي شركات الطيران) و١,٨ مليون موظف في شركات التصنيع للطيران والفضاء والصناعات الأخرى.

٤-٢ وتخلق تلك الأنشطة الاقتصادية المباشرة "آثارا مضاعفة" في الصناعات التي توفر اما المدخلات الخاصة بالطيران أو المدخلات الأخرى أو المنتجات الاستهلاكية. ويرد في الفقرتين ٣-٢-١ و ٣-٢-٢ أدناه تفسير تفصيلي لكيفية عمل الآثار المضاعفة. وبلغة بسيطة، فان كل ١٠٠ دولار أميركي مخرج ينتجه النقل الجوي وكل ١٠٠ وظيفة يخلقها يحدث طلبا اضافيا بقيمة ٣٢٥ دولار أمريكي ويخلق بالتالي ٦١٠ وظائف في صناعات أخرى. ويقدر اجمالي الاسهام الاقتصادي للنقل الجوي، الذي يتكون من الأنشطة الاقتصادية المباشرة والآثار المضاعفة، بمبلغ ٣٦٠ بليون دولار أمريكي من المخرجات و٢٧,٧ مليون وظيفة في العالم في عام ١٩٩٨.

٥-٢ ويوحي اجمالي نتائج المخرجات بأن حوالي ٤,٥ في المائة من المخرج العالمي (من حيث الناتج المحلي الاجمالي الحقيقي) يمكن أن تعزى الى النقل الجوي وآثاره المضاعفة.

٦-٢ ولما كانت هذه التقديرات تتعلق بعام ١٩٩٨، فقد تم النظر في امكانية تكرار هذه العملية حتى يمكن الحصول على النتائج المقابلة بالنسبة لسنة أقرب. غير أنه نظرا لحجم هذه المهمة والموارد المتاحة حاليا، فقد قررت الأمانة أنه لا يوجد مبرر للقيام بذلك. وعلاوة على ذلك، فإن النتائج المتعلقة بالإسهام المباشر والآثار المضاعفة تعتبر مهمة حتى بعد سنة التقييم، ولا سيما في ضوء النقل الحاد في الطلب على السفر الجوي في عام ٢٠٠١، والذي أعقبته سنتان من الركود. وتشهد عواقب تلك السنوات السابقة بالنسبة لصناعة الطيران المدني بكاملها على أهميتها بالنسبة للاقتصادات المحلية/الاقليمية والوطنية التي توجد فيها.

٧-٢ فضلا عن المخرج الاجمالي للطيران المدني وآثاره على التوظيف، فإن للطيران المدني تأثيرا أوسع على اجمالي النمو الاقتصادي، ناتج عن الفوائد غير القابلة للقياس بالنسبة للمنتفعين بالنقل الجوي، من الأعمال والأفراد على حد سواء. ويعمل النقل الجوي كميسر لتنمية الأسواق والتجارة بالبضائع فضلا عن الخدمات. وفي عام ٢٠٠٢، نقلت خدمات شركات الطيران المنتظمة أكثر من ١,٦ بليون مسافر و٣٠ مليون طن من الشحن على نطاق العالم. ونقلت عن طريق الجو في ذلك العام ما نسبته ٤٥ في المائة من أصل حوالي ٧١٤ مليون سائح دولي وحوالي ٤٠ في المائة من حيث القيمة من الصادرات المصنعة عالميا.

٣- المواد الارشادية حول تقييم المنهجيات

١-٣ لقد كان الهدف الثاني لهذا العمل هو وضع مواد ارشادية حول المنهجية الأساسية والأساليب الممكنة لتقييم ما للأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالطيران المدني من آثار على الطلب. وسوف تدرج هذه المواد الارشادية في الكتاب الدوري رقم ٢٩٢، المجلد الثاني.

٢-٣ الإسهام الاقتصادي للمطارات في الاقتصاد المحلي/الاقليمي

١-٢-٣ يصف الجزء الأول من المواد الارشادية كيفية تقييم التأثير الاقتصادي لمطار ما في الاقتصاد المحلي/الاقليمي. وتحدد نتيجة لتقييم التأثير الاقتصادي الآثار المضاعفة للطلب المباشر من خلال الصناعات التي توفر اما مخرجات خاصة بالطيران أو مخرجات أخرى أو منتجات استهلاكية، وذلك بتطبيق تحليل للمدخلات - المخرجات. ويعد تحليل المدخلات - المخرجات أسلوبا يتيح متابعة الآثار المتصاعدة على الطلب الناتجة عن المطار بصورة متعاقبة على طول عملية الانتاج وفي كافة أنحاء الاقتصاد. ويعتمد هذا الأسلوب على جداول المدخلات - المخرجات ضمن نظام للمحاسبة الوطنية تسجل فيه معاملات العرض والطلب، من حيث النفقات، بين الصناعات على أساس سنوي. وتوفر المواد الارشادية خطوات اجرائية ينبغي اتباعها لكل مرحلة من مراحل التقييم عند اجراء تقييم للآثار الاقتصادية، باستخدام أسلوب تقييم أساسي أو موسع. وتخلص عمليات الوصف المنهجية الى دراسات حالات عملية توضح مختلف الأساليب الممكنة.

٢-٢-٣ وفي حال اتخاذ أسلوب أساسي لتقييم الآثار، يتم تسجيل أنشطة الطيران المدني، من حيث المخرجات والتوظيف، على أساس سنوي في ثلاثة أبعاد: أ) مباشر عن طريق خدمة المنتفعين بالنقل الجوي (انظر الفقرة ٢-٢)، ب) غير مباشر عن طريق المعاملات مع العديد من الموردين الخاصين بالطيران وغيره، وج) تابعة عن طريق انتاج إيرادات مباشرة وغير مباشرة يعاد صرفها بصورة رئيسية في الصناعات الاستهلاكية. ويضيف اتباع النهج الموسع الى التحليل الطلب الحفّاز الاضافي، أي مصاريف المنتفعين بالنقل الجوي خارج المطارات (المسافرين ووكلاء الشحن).

٣-٢-٣ ويمكن للتوظيف الذي ينشأ عن المطارات أن يلعب دورا هاما في الاقتصاد المحلي/الاقليمي المعني، بل وفي الاقتصاد الوطني، في حال البلدان الصغيرة (ولا سيما البلدان الجزرية والبلدان المحوطة بالأرض من جميع الجهات). ويؤدي اجراء دراسة مدعومة بأبحاث جيدة للآثار الاقتصادية الى توضيح الاسهام الذي يقدمه أي مطار في الاقتصاد المعني. ويمكن أن يكون ذلك أمرا أساسيا في الحصول على التمويل أو التفاوض بشأن شروط أفضل للقروض، ولا سيما من المصادر العامة والأجنبية (مثل الضمانات الحكومية أو البنوك والصناديق التتموية)، والتي قد تغريها الآثار الاقتصادية الواسعة لمشروع مزعم للبنية الأساسية للطيران أو توسيع لتسهيل قائم.

٣-٣ الاسهام الاقتصادي للطيران المدني في اقتصاد وطني

١-٣-٣ ويصف الجزء الثاني من المواد الارشادية كيفية استكشاف اسهام الطيران المدني في اقتصاد وطني بأكمله باستخدام تقييم الأثر الموسع. فعلى الصعيد الوطني، نجد أن الأثر الاقتصادي المحرض للطيران المدني بوصفه مصدرا للوظائف ومساهما في النمو الاقتصادي يكون واضحا عندما تفي شركات الطيران، والمطارات، والجهات المقدمة لخدمات الملاحة الجوية، وصناعات الطيران والفضاء، والشركات الفرعية لكل منها، بالطلب المباشر المتنامي على خدمات النقل الجوي عن طريق توسيع العمليات والأساطيل، وطلب مزيد من البضائع والخدمات من الموردين، وتوظيف مزيد من الموظفين، وبالتالي زيادة مخرجاتها. ويمكن أن يكون لتلك الأنشطة الاقتصادية المباشرة أثارا مضاعفة على صناعات أخرى في الاقتصاد بأكمله. ويعتمد انتشار تلك المضاعفات بصورة أوسع أو أضيق على الظروف، ولا سيما حجم الصناعات المرتبطة بالطيران المدني وأسلوب التقييم المتبع. فعلى سبيل المثال، يكون الانتشار واسعا في البلدان التي تقوم فيها صناعات طيران وفضاء هامة، في حين أن الانتشار يكون ضيقا نسبيا في البلدان التي تقوم فيها خدمات نقل جوي محدودة. وتستفيد أعمال النقل والسياحة غير الطيران، مثل الفنادق والمطاعم، ووكالات السفر، وشركات تشغيل الرحلات السياحية، وباتعي المرفق بقدر كبير من التكاليف المتعلقة بالرحلات لمسافري شركات الطيران.

٢-٣-٣ وتم اختيار القوة الدافعة للطيران المدني في اقتصاد الولايات المتحدة كحالة دراسة لتوضيح الخطوات الاجرائية لمراحل التقييم. وتم تقييمها في عدد من السنوات من قبل شركة ويلبر سميث وشركاه نيابة عن ادارة الطيران الاتحادية في الولايات المتحدة. وفي عام ٢٠٠٠ (وهو آخر عام تتوفر بشأنه بيانات)، بلغت القيمة الاجمالية للمخرج من تقديم خدمات شركات الطيران، وأنشطة الطيران العام، وعمليات المطارات، وشراء الطائرات حوالي ١٧٧,٣ بليون دولار أمريكي نجمت عنها أكثر من ١,٢ مليون وظيفة. وبلغ اجمالي النفقات المصاحبة للرحلات الجوية للأعمال والمتعة حوالي ١٧٦,٣ بليون دولار أمريكي ونجمت عنه أكثر من ٣,١ مليون وظيفة. وخلفت تلك النفقات المباشرة والحفازة مصاريف اضافية بلغت حوالي ٦٥٤,٦ بليون دولار أمريكي وأكثر من ٥,٥ مليون وظيفة عن طريق الطلب غير المباشر للموردين والآثار التابعة على الطلب.

٣-٣-٣ كما يمكن التعبير عن تلك النتائج بالنسبة للاقتصاد في الولايات المتحدة في صورة "آثار مضاعفة" على الطلب المباشر: فان كل ١٠٠ دولار أمريكي من المخرج تم انتاجها وكل ١٠٠ وظيفة أنشأها الطيران المدني في عام ٢٠٠٠ أدت الى حدوث مخرج آخر قيمته ٤٦٩ دولار أمريكي وانشاء ٧١٧ وظيفة في صناعات مختلفة عديدة. وتبلغ قيمة جميع الأنشطة الاقتصادية للطيران المدني والنفقات المتعلقة بالسفر جوا، اضافة الى الآثار المضاعفة غير المباشرة والتابعة، حوالي ١ ٠٠٨,٢ بليون دولار أمريكي وتوظيف ١٠ ملايين شخص حصلوا على ما قيمته ٣١٠,١ بليون دولار أمريكي في عام ٢٠٠٠. ومقارنة بعام ١٩٨٧، فقد زاد اجمالي المخرج بنسبة ٢٧,٤ في المائة، في حين ازداد عدد الوظائف بنسبة ٢٣,٧ في المائة، وارتفع الدخل بنسبة ٣١,٨ في المائة.

٤ - الأعمال المقبلة

٤-١ تم تنفيذ الأعمال بشأن هذا الموضوع بموارد محدودة واسهامات طوعية نوعية من المنظمات الدولية المتعاونة والدول المتعاقدة. وبالنسبة للفترة الثلاثية القادمة، لم يوضع تصور لأعمال جديدة مهمة نظرا لعدم توفر الموارد لذلك. إلا أن هناك مجالا للقيام بأعمال في المستقبل على أساس استرداد التكاليف، اذا كانت هناك حاجة الى ذلك. وفي ظل هذه الظروف، من المزمع خلال الفترة الثلاثية القادمة اجراء ما يلي:

(أ) نشر نتائج هذا العمل، مثلا من خلال موقع الايكاو على الانترنت وغير ذلك من الوسائل الالكترونية وكذلك في المحافل الاقليمية والاقليمية الفرعية المناسبة التابعة للايكاو ، مثل حلقات العمل والندوات.

(ب) استطلاع امكانية وضع برامج تدريب حول هذا الموضوع لعرضها في المحافل الاقليمية والاقليمية الفرعية المناسبة مثل حلقات العمل والندوات على أساس استرداد التكاليف.

(ج) توفير الدعم الفني للدول المتعاقدة، حسب الطلب، للمساعدة على تنفيذ عمليات تقييم التأثير الاقتصادي للطيران المدني، على أساس استرداد التكاليف.

٥ - الأثر المالي للإجراء المقترح^١

٥-١ سينفذ برنامج العمل المقترح المذكور في الفقرة ٤-١ في حدود الموارد المتاحة تحت البرنامج ٣-٣ بعنوان التنبؤ والتخطيط الاقتصادي، في مشروع الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٧. ويتضمن البرنامج ٣-٣ تخفيضا في صورة وظيفة من فئة الخدمات العامة بالمقارنة الى الفترة الثلاثية الحالية.

٦ - الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

٦-١ الجمعية العمومية مدعوة الى الاحاطة علما بالأنشطة بخصوص تقييم الآثار الاقتصادية للطيران المدني وتقديم مزيد من الارشاد حسب الحاجة.

- انتهى -

^١ هذه المعلومات مقدمة للإشارة الى الأثر المالي التقديري للإجراء المقترح. وسوف تعتمد الأموال المخصصة لهذا الإجراء المقترح على الشكل النهائي للميزانية البرنامجية للمنظمة للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، التي تعتمد على الجمعية العمومية.