



الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات

مونتريال، من ٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩

مشروع التقرير عن البند ٣ من جدول الأعمال

وافقت الجلسة العامة، في ٢٥/١١/٢٠٠٩، على مشروع التقرير عن البند ٣ من جدول الأعمال.

البند ٣ من جدول الأعمال: البيانات المالية عن الناقلين الجويين

نظام الرصد السريع (QMS) للبيانات المالية للناقلين الجويين التجاريين (WP/11)

١-٣ الوثائق

١-١-٣ أشارت ورقة العمل WP/11 الى أنه ستستفيد الدول الأعضاء والناقلون الجويون التابعون للحكومة والقطاع الخاص من توافر اتجاهات الحركة والأموال على الأجل القصير في ضوء جهودهم المبذولة في مجال التخطيط من أجل مواءمة السعة مع الطلب، وبالتالي تحسين مستوى الكفاءة والجدوى الاقتصادية للعمليات واستخدام رؤوس الأموال في دولهم على نحو أفضل. وإذ أخذ الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الاحصاءات هذه المسألة في الاعتبار، أوصى بأن تقدم الدول الأعضاء صيغة أولية من النموذج EF (الجزء الأول) خلال ثلاثة أشهر من نهاية كل فترة من فترات الإبلاغ. وأوصى فريق الخبراء أيضا بتنفيذ نموذج فصلي لاجراء دراسة استقصائية عن حالة أموال الناقلين الجويين تقتصر على إيرادات ونفقات التشغيل وكذلك دخل التشغيل والدخل الصافي. وستعامل هذه البيانات بصفتها سرية وتستخدم فقط لوضع تقديرات ونشر المجاميع الاقليمية والعالمية.

٢-٣ المناقشة

١-٢-٣ لاحظت الشعبة أنه فيما يتعلق بنموذج الإبلاغ عن النقل الجوي EF، إذا كان الناقل الجوي جزءا من مجموعة من الشركات، ينبغي أن يشير الجزء الأول (بيان الدخل) الى أنشطة الناقل الجوي ليتسنى ربطها بالاحصاءات التشغيلية لذلك الناقل الجوي، أي الأطنان الكيلومترية الايرادية (RTK) والأطنان الكيلومترية المتاحة (ATK). ويمكن الإبلاغ بالنسبة للمجموعة ككل عن البنود غير التشغيلية والميزانية العمومية (الجزء الثاني) وبيان الأموال المكتسبة المحفوظ بها (الجزء الثالث).

٢-٢-٣ لاحظت الشعبة أيضا أن استبيان الإيرادات/التكلفة لا يشكل جزءا من البرنامج الاحصائي العادي للايكاو. ونظرا لجمعه بيانات التكلفة والإيرادات التشغيلية على أساس مجموعة الطرق، كان تأخر الإبلاغ عن هذه البيانات أطول بقدر كبير من النموذج EF. ومثل هذه البيانات سرية وتستخدم فقط للدراسات الاقتصادية التي تجريها الايكاو. ومن جهة أخرى جمع النموذج المالي EF بيانات مالية على نطاق النظام وكانت المعلومات تعتبر ذات طابع غير سرّي. ودمج هذه المصادر للبيانات بصفته تلك، حسبما طلبته احدى الدول الأعضاء، لن يكون ممكنا عمليا.

٣-٢-٣ أشارت بعض الدول الى أنها بينما ترغب في تقديم البيانات الأولية للجزء الأول من أجل النموذج EF، فهي لن تكون في وضع يسمح لها بمراعاة الموعد النهائي المتمثل في ثلاثة أشهر. ولذلك وافقت الشعبة على تمديد الموعد النهائي الى أربعة أشهر ولكن بحيث لا يتجاوز ستة أشهر. ولاحظت الشعبة أيضا أن البيانات المالية المقدمة على النموذج الأولي EF ستعامل بطريقة سرية وتستخدم لتقدير النتائج المالية الاقليمية والعالمية. وبهذا الفهم، اعتمدت الشعبة التوصية التالية.

التوصية ١/٣

توصي الشعبة بما يلي

أ) ينبغي أن تودع الدول صيغة أولية من النموذج EF (الجزء الأول فقط) خلال أربعة أشهر من نهاية فترة الإبلاغ. وفي حال أن يكون هذا غير ممكن عمليا، ينبغي أن تقدم الدولة صيغة أولية من النموذج EF (الجزء الأول) في موعد لا يتجاوز ستة أشهر من نهاية فترة الإبلاغ التي يتعلق بها.

ب) ينبغي أن تجري الايكاو دراسة استقصائية جديدة (انظر التذييل ...) للحصول على المعايير المالية الأساسية لأهم الناقلين الجويين في أقاليمهم التي يتعين جمعها اعتمادا على المكاتب الإقليمية للايكاو.

تأثير الإبلاغ عن البيانات المالية للناقلين الجويين على توقعات الحركة الجوية – الرسوم الاضافية (WP/12)

٣-٣ الوثائق

١-٣-٣ ناقشت ورقة العمل WP/12 رسوم الوقود الاضافية التي أصبحت عاملا هاما أكثر فأكثر في إيرادات التشغيل للناقل الجوي. ويمكن أن يؤثر تقديم الابلاغات غير الموحدة وحساب رسوم الوقود الاضافية على أنشطة الايكاو في مجال التحليل والتوقعات. ولذلك أوصى الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الاحصاءات بإدخال التعديلات الملائمة على نموذج الإبلاغ الحالي EF ليشمل رسوم الوقود الاضافية والرسوم الاضافية المشابهة في التعليمات الخاصة بتقديم الابلاغات المرتبطة بالنموذج EF لتحديد البند الذي ينبغي أن ترد تحته رسوم الوقود الاضافية وغيرها من الرسوم الاضافية على نحو واضح.

٤-٣ المناقشة

١-٤-٣ لاحظت الشعبة أنه لبعض الوقت، ظل كل من اتحاد النقل الجوي الدولي واتحاد شركات الطيران الأوروبية يستخدمان المنهجية المقترحة في ورقة العمل WP/12. وبالتالي، وافقت الشعبة على اعتماد التوصية التالية دون مزيد من المناقشة.

التوصية ٢/٣

توصي الشعبة بما يلي

ينبغي تعديل تعليمات الإبلاغ الحالية لإيرادات الركاب المبيّنة في النموذج EF تحت البندين ١-١ و ١-٢ على النحو التالي:

أ) الركاب (البند ١-١). إدراج جميع الإيرادات المحصلة من نقل الركاب على رحلات منتظمة، بعد اقتطاع الخصومات المعمول بها والتخفيضات والتعريفات التناسبية المطبقة فيما بين الخطوط الجوية. أما في حالة العروض الترويجية (مثل "اثنان بسعر واحد")، فإنه يتعين فرض رسم إجمالي إيراد الراكب عن التذكريتين مع التخفيض المعمول به على نحو يعكس الإيراد الصافي لقيمة التذكرة الواحدة. أما بالنسبة للركاب المسافرين بتذاكر سفر صادرة

مقابل نقاط مكتسبة في نظام السفر المتكرر، فينبغي أن يدرج صفر في خانة الإيراد. ينبغي أيضا إدراج الأموال التي تم جمعها من الركاب الجويين بشأن الرسوم الإضافية للوقود والرسوم الإضافية الأخرى التي تنتج إيرادات يحتفظ بها الناقل الجوي، أي حيث لا يكون على الناقل التزام لتحويل المبالغ التي تم جمعها بهذه الطريقة إلى الحكومة أو أي هيئة أخرى.

(ب) الركاب والأمتعة الزائدة (البند ٢-١). ينبغي إدراج إجمالي الإيرادات الناتجة عن النقل الجوي للركاب والأمتعة الزائدة على رحلات غير مقررة. ينبغي أيضا إدراج الأموال التي تم جمعها من الركاب الجويين بشأن الرسوم الإضافية للوقود والرسوم الإضافية الأخرى التي تنتج عنها إيرادات يحتفظ بها الناقل الجوي، أي حيث لا يكون على الناقل التزام لتحويل المبالغ التي تم جمعها بهذه الطريقة إلى الحكومة أو أي هيئة أخرى.

التذييل

السنة:
الفصل الحالي:

الناقل الجوي:
الدولة:
عملة الإبلاغ:

البند	الفصل الحالي	الفصل السابق
الإيرادات التشغيلية (بالملايين)		
النفقات التشغيلية (بالملايين)		
الدخل التشغيلي (بالملايين)		
صافي الدخل (بالملايين)		
الأطنان الكيلومترية الإيرادية (بالملايين)		
الأطنان الكيلومترية المتاحة (بالملايين)		
سعر الصرف، ١ دولار أمريكي =		

ملاحظات:

أ) تكون جميع بيانات الناقل الجوي سرية، ولا تنتشر الإيكاو سوى المعلومات الموجزة المجمعّة الإقليمية والعالمية.

ب) يشير الفصل الحالي إلى فصول السنة المحاسبية للناقل الجوي.

يشير الفصل السابق إلى فصل الإبلاغ عن السنة المحاسبية السابقة للناقل الجوي.
