



مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

مونتريال، ١٥ إلى ٢٠/٩/٢٠٠٨

- البند رقم ٢ : موضوعات محددة متعلّقة باقتصاديات وإدارة المطارات
٢-٢ : أساس التكلفة لأغراض تحميل الرسوم
٢-٣ : أنظمة تخصيص التكلفة وتحميل الرسوم

أساس التكلفة وأنظمة تخصيص التكلفة وتحميل الرسوم

(ورقة مقدمة من المجلس الدولي للمطارات "ACP")

المُلخَص

تحتاج المطارات إلى أنظمة تحميل رسوم مرنة من أجل الاستجابة إلى ديناميكيات صناعة الطيران واحتياجات مستخدمي المطارات. وبالتالي، فإن رفع مستوى ارتباط التكلفة بالرسوم يعمل على تبسيط آلية نظام تحميل التكاليف ويساهم في إدخال العناصر التجارية في عملية وضع الرسوم. فضلاً عن ذلك، فربما يكون من الضروري الاستعانة بوسائل الحماية الملائمة لحماية مبدأ عدم التمييز والشفافية، ولكن لا ينبغي أن يصل الأمر إلى مرحلة وجوب الاتفاق على الرسوم بين مقدمي الخدمات والمستخدمين. والجدير بالذكر أن رسوم خدمات الركاب ترتبط بالتكاليف الخاصة بالتعامل مع الركاب في المطار. حيث يجب أن يسمح تحديدها وتطبيقها بتحقيق أقصى قدر من المرونة من أجل تعزيز بعض المنهجيات والطرق التجارية فيما يتعلق بالعلاقات القائمة بين مقدم الخدمات والمستخدم.

يمكنكم الاطلاع على الإجراءات المتخذة من قبل المؤتمر في الفقرة ٥.

١- المقدمة

١-١ تقدم المطارات تشكيلة متنوعة من الخدمات التي تحمل مستخدميها رسومها، والتي تشمل على خدمات ممرات الهبوط وأماكن وقوف الطائرات وممرات الانتقال من وإلى الطائرة ومباني الركاب والأمن والخدمات الأخرى. وبناءً على نوع الخدمة المقدمة، فتتعلق الرسوم إما بالطائرة أو بالركاب. ويتم تحصيل هذه الرسوم وفقاً لكل طائرة ووفقاً لكل راكب على التوالي.

¹ تم تقديم جميع النسخ المقدمة باللغات المختلفة من قبل المجلس الدولي للمطارات.

٢-١ بدلاً من تحميل الرسوم على كل فئة خدمات كل على حدة، ربما يفضل المطار دمج الرسوم المختلفة في رسوم واحدة قائمة على أساس تكلفة واحد. بالإضافة إلى ذلك، ربما تقوم بعض المطارات بتحديد التكاليف المرتبطة بالتعامل مع الركاب بدرجات مختلفة مما قد يؤدي إلى تحويل طريقة تحميل الرسوم من طريقة التحميل وفقاً لكل طائرة إلى تحميلها وفقاً لكل راكب.

٢- النقاط المطروحة للمناقشة

١-٢ لقد بدأت نشأة رسوم المطارات كإحدى الأدوات التجارية الهامة لجذب مشغلي طائرات جدد أو خدمات جوية جديدة. ومن المؤكد أنه من مصلحة المطارات ومشغلي الطائرات تبسيط بنية الرسوم وعدم تفصيل كل خدمة يقدمها المطار على حدة وتحميل الرسوم واحتسابها كل على حدة. وتشجع الفقرة ٢٦-٥) من الوثيقة ٩٠٨٢ مبدأ تحديد أساس تكلفة واحدة لرسوم الهبوط والإقلاع. هذا، ويجب أخذ هذا المبدأ بعين الاعتبار لكي يتم تطبيقه على مستوى المطار، وخاصة في المطارات الأصغر حجماً والمطارات المتوسطة الحجم.

٢-٢ تستلزم سياسة المنظمة الدولية للطيران المدني (إيكاو) أن تكون رسوم مستخدمي المطارات متعلقة بالتكلفة وتسمح بمعدل عائد معقول على هذه الرسوم. ونتيجة لذلك، هناك نطاق محدود للغاية للمطارات لكي تتنافس في خلاله على المستوى الفعلي للرسوم. وبناءً على ذلك، فمن الأهمية بمكان إضفاء قدر من المرونة على المطارات لكي تعمل على تعديل رسومها لمصلحة الاستخدام الفعال لمرافق ومنشآت المطار ولمصلحة مشغلي الطائرات الذين يفضلون بالتأكيد تحميل رسوم منخفضة فيما يتعلق بالطائرات من أجل تقليل تكاليفهم الثابتة.

٣-٢ يجب أن ترتبط رسوم خدمات الركاب بالتكلفة الكلية للتعامل مع الركاب في المطار بالكامل، وليس فقط فيما يخص استخدام بعض المنشآت المحددة. وحيث أن الرسوم المتعلقة بالركاب والطائرة سوف تظل مرتبطة بالتكاليف، فإنه يفضل تعزيز المرونة بين أسس التكاليف الفردية من أجل التعويض عن درجة محددة من المخاطر بالنسبة لمشغلي الطائرات من خلال جعل هذه التكاليف أكثر قابلية للتغيير. وعليه، سوف يستفيد المطار بدوره من ذلك من خلال الحفاظ على الخدمات الجوية التي قد تتوقف أو من خلال الحصول على خدمات جديدة ربما لا يتم تقديمها.

٤-٢ ربما يكون التشاور مع المستخدم بمثابة وسيلة أمان وحماية ضد التمييز بوصفه نتيجة محتملة منبثقة عن مستويات عالية من حالة الارتباط بالتكاليف. كما أن مبادئ التشاور مع المستخدم المطبقة في هذه المشاورات تختلف عن المفاوضات ولا تستلزم إبرام أي اتفاق بين الأطراف ذات الصلة. إضافة إلى ذلك، فقد يكون الوصول إلى اتفاق مع كافة الأطراف بمثابة أمراً يستحيل تحقيقه وبالتالي فقد يحول دون التمتع بمزايا المرونة المتزايدة من قبل المطار ومستخدميه.

٣- الاستنتاجات

١-٣ بناءً على النقاط السابقة المطروحة للمناقشة، يمكننا استخلاص الاستنتاجات التالية:

(أ) قد تأخذ بعض الدول في الاعتبار تطبيق مبدأ الارتباط بالتكلفة على مستوى المطار بدلاً من التكلفة على مستوى الرسوم الفردية مما يسمح لمقدمي الخدمات بالمطار - بعد التشاور مع جميع المستخدمين - باستخدام أساس تكلفة واحد يغطي العديد من الخدمات والرسوم.

(ب) يتعين على الدول أن تمنح مشغلي المطارات المزيد من المرونة فيما يتعلق بتحديد أساس التكاليف المرتبطة برسوم خدمات الركاب بعيداً عن المهام الدقيقة لساحة المطار أو مباني المطار بناءً على طريقة أكثر كفاءة من الناحية الوظيفية وقائمة على العمليات المختلفة.

(ج) ينبغي على المنظمة الدولية للطيران المدني (إيكاو) أن تقوم بتعديل الوثيقة رقم ٩٠٨٢ لكي تتلاءم مع المرونة المضافة فيما يخص استخدام أساس التكلفة الواحد ومن أجل توسيع نطاق رسوم خدمات الركاب.

٤- التعديلات المقترحة إدخالها على السياسات

٤-١ وفقاً للاستنتاج ج) من الفقرة ٣-١، يقترح تعديل الفقرة الفرعية ٢٣-٨ إضافة جملة أولى جديدة للفقرة رقم ٢٨ من الوثيقة ٩٠٨٢ على النحو التالي:

أنظمة تحميل الرسوم بالمطارات

٢٣- يوصي المجلس بأن تكون أنظمة تحميل الرسوم...

٨) يجب الاحتفاظ بالحد الأقصى من المرونة عند تطبيق جميع طرق تحميل الرسوم للسماح بتقديم أساليب مطورة عند القيام بوضعها لتقديم منهجيات وطرق تجارية جديدة عند القيام بوضعها، بالإضافة إلى وسائل الحماية - حسبما كان ذلك ملائماً - فيما يتعلق بالتشاور مع كافة الأطراف المعنية وبناءً على نطاق تطبيق هذه الطرق الخاصة بتحميل الرسوم.

رسوم خدمات الركاب

٢٨- دون المساس بالفقرة رقم ٢٣-٨، يوصي المجلس بضرورة ارتباط رسوم خدمات الركاب بتكاليف التعامل مع الركاب بما في ذلك تكاليف خدمات الأمن التي يمكن نسبتها إليها (ما لم يتم تحميل رسوم خدمات الأمن كل على حدة). ويقر المجلس أن الإيرادات.....

٥- الإجراءات المتخذة من قبل المؤتمر

٥-١ يرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

- أ) استعراض الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٣-١ والإقرار بها.
- ب) استعراض التعديلات المقترحة بشأن الوثيقة رقم ٩٠٨٢ في الفقرة رقم ٤-١ والمصادقة عليها.

— انتهى —