

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/GRID/2007/3
26 July 2007
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

دراسة الإسكوا حول النقل الجوي في العالم العربي



الأمم المتحدة
نيويورك، ٢٠٠٧

جرى التحقق من المراجع حيثما أمكن.

الآراء الواردة في هذه الورقة هي آراء المؤلفين وليست، بالضرورة، آراء الأمانة العامة للأمم المتحدة.

07-0359

الإسكوا النقل الجوي في العالم العربي

موجز

أعدت هذه الدراسة بناء على طلب البلدان الأعضاء في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، عن طريق لجنة النقل. فقد سجل قطاع النقل الجوي العربي نمواً قياسيماً خلال السنوات الماضية، ويتوقع أن يستمر هذا النمو وأن يتخطى متوسط نمو النقل الجوي الدولي خلال السنوات العشرين المقبلة.

وتستعرض هذه الدراسة التي أعدها ثلاثة مستشارين الطرق التي تستجيب المنطقة من خلالها لتحديد النقل الجوي وتسويقه؛ وتقدم عدداً من التوصيات الموجهة إلى حكومات المنطقة بشأن التعاون الإقليمي، وإنشاء سوق عادلة ومفتوحة للنقل الجوي، وتنسيق مراقبة الحركة الجوية، واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وحماية البيئة، وإزالة الحواجز الإجرائية التي تواجهها التجارة والنقل.

تصدير

أعدت هذه الدراسة في سياق تنفيذ برنامج عمل الإسكوا لفترة السنتين ٢٠٠٦-٢٠٠٧، وبناء على طلب لجنة النقل في الإسكوا. وبالرغم من أن مخطط الدراسة وضع خلال مناقشات مع مكتب منظمة الطيران المدني الدولي في الشرق الأوسط، تقع مسؤولية الدراسة كاملة على الإسكوا.

وقد ساهم الاتحاد العربي للنقل الجوي في إعداد الفصلين المتعلقين بتحرير النقل الجوي، لاسيما سياسات الأجواء المفتوحة وتسويق النقل الجوي. وساهم مستشارون مستقلون في إعداد الفصل المتعلق بصناعة النقل الجوي، والفصل المتعلق بالمسائل التي تقتضي اهتمام الحكومات، والفصل المتعلق بالتعاون والشحن الجوي وتسهيل النقل والمسائل الأمنية.

وتركز هذه الدراسة على الوضع الراهن والتطورات في صناعة النقل الجوي في العالم العربي.

المحتويات

الصفحة

ج	تصدير
ز	موجز تنفيذي
١	مقدمة

الفصل

٤	أولاً- لمحة عامة عن صناعة النقل الجوي
٤	ألف- حركة الركاب في العالم وفي المنطقة العربية
٦	باء- الآفاق الاقتصادية
٩	جيم- الخطوط الجوية العربية
١٤	دال- المطارات
١٩	هاء- استنتاجات وتوقعات
٢١	ثانياً- مسائل النقل الجوي التي تستدعي عناية الحكومة وتعاونها
٢١	ألف- مقدمة
٢٣	باء- الحالة الراهنة
٢٤	جيم- العوامل الاقتصادية
٢٦	دال- الأنظمة
٢٧	هاء- الوكالات والهيئات المنظمة الدولية
٢٨	واو- النقل الجوي في العالم العربي
٢٩	زاي- المسائل التنظيمية للحكومات العربية
٣٢	ثالثاً- تحرير النقل الجوي والأجواء المفتوحة
٣٢	ألف- تحرير النقل الجوي
٣٤	باء- نظرة تاريخية عامة والحالة الراهنة: الأجواء المفتوحة
٣٧	جيم- النقل الجوي العربي: البيئة التنظيمية
٤١	دال- الخاتمة
٤٢	رابعاً- تسويق النقل الجوي في العالم العربي
٤٢	ألف- مقدمة
٤٢	باء- التغيرات في النقل الجوي

المحتويات (تابع)

الصفحة

٤٣	جيم- رفع القيود التنظيمية عن النقل الجوي: نظرة تاريخية عامة
٤٤	دال- الخصخصة التدريجية في قطاع شركات الطيران
٤٥	هـ- خصخصة شركات الطيران في العالم العربي
٤٦	واو- خصخصة قطاع الطيران: البيئة التنظيمية
٤٧	زاي- ملكية المطارات
٤٩	خامساً- الشحن الجوي وتسهيل النقل والقضايا الأمنية
٤٩	ألف- خصائص قطاع الشحن الجوي
٥٣	باء- الشحن الجوي في المنطقة العربية
٥٤	جيم- أفاق الشحن الجوي
٥٩	دال- قضايا عامة في مجالي الأمن وتسهيل الشحن الجوي
٦٥	هـ- تسهيل الشحن الجوي في المنطقة العربية
٦٦	واو- أدوار الحكومات والتوصيات
٦٩	سادساً- النتائج والتوصيات

قائمة الجداول

٦	١- توزيع الحركة الدولية والداخلية حسب المناطق، ٢٠٠٥ (عدد الركاب المولدين للإيرادات أثناء مسافة الرحلة)
٨	٢- نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في البلدان العربية
٩	٣- مؤشرات عن بعض شركات النقل العربية (٢٠٠٥)
١٢	٤- إيرادات بعض شركات الطيران، ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥
١٥	٥- مؤشرات عن بعض المطارات العربية (٢٠٠٥)
١٦	٦- مشاريع مطارات عربية مختارة
٤٦	٧- شركات الطيران العربية: إعادة الهيكلة والملكية
٥٣	٨- المطارات الأولى في الشحن في الشرق الأوسط، ٢٠٠٥
٥٨	٩- توقعات الرابطة الدولية للنقل الجوي بشأن الشحن الجوي، ٢٠٠٦-٢٠٠٩
٥٨	١٠- البلدان العشرون الأولى من حيث سرعة نمو الشحن الجوي

المحتويات (تابع)

الصفحة

قائمة الأشكال

٧	١- نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في العالم ومنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.....
٣٣	٢- حقوق الحرية الجوية في اتفاقات الخدمات الجوية
٤٩	٣- التداخل بين الأجهزة الجمركية في المنشأ والوجهة.....
٥٢	٤- الأطراف المعنية بقطاع الشحن الجوي
٥٥	٥- نمو الشحن الجوي وارتباطه بالنشاط الاقتصادي
٥٧	٦- توقعات بشأن نمو قطاع الشحن الجوي.....

قائمة الأطر

٦٨	١- "النجدة، نحن غارقون في الورق"
٧١	٢- موقف الاتحاد العربي للنقل الجوي

موجز تنفيذي

سجل قطاع النقل الجوي العربي في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا نمواً قياسيماً بلغ معدله ١٤,١ في المائة في عام ٢٠٠٥، في حين بلغ معدل نمو الحركة العالمية للركاب ٧,٦ في المائة. لذلك، تعتبر منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أسرع مناطق العالم نمواً في مجال النقل الجوي، ويتوقع أن تستمر في النمو خلال السنوات العشرين المقبلة. إلا أن هذا النمو لا يبلغ المستوى نفسه في مختلف أنحاء المنطقة، بل يسجل أعلى مستوياته في بلدان مجلس التعاون الخليجي.

وقد استفاد قطاع النقل الجوي العربي من النمو الاقتصادي القوي في المنطقة، والنتائج عن ارتفاع أسعار النفط ونمو صناعة النقل الجوي العالمية. ويتوقع أن تشهد صناعة النقل الجوي العربي نمواً ملحوظاً في المستقبل نتيجة لارتفاع عدد السائحين الوافدين بمعدل ٥ في المائة سنوياً حتى عام ٢٠٢٠، وفقاً لتقديرات منظمة السياحة العالمية.

وعلى الرغم من ذلك، لا تشكل صناعة النقل الجوي العربي سوى نسبة ٣ في المائة من صناعة النقل الجوي العالمي. وتتضمن التحديات التي سيواجهها نمو صناعة النقل الجوي العربي في المستقبل المخاطر الاقتصادية والأمنية، والمنافسة المتزايدة، والتطوير غير المتكافئ للأطر التنظيمية. إضافة إلى ذلك، تعاني تلك الصناعة من مرافق بالية في بعض البلدان، ومن تاريخ حافل بالحروب والإهمال في بلدان أخرى. وقد شكلت جميع هذه العوامل، بالإضافة إلى الركود والكساد الاقتصادي في عدد من البلدان العربية، عراقيل يواجهها تطور صناعة النقل الجوي.

ومع ذلك، أصبحت المطارات في الشرق الأوسط نقاط توقف هامة للمسافرين بين أوروبا وآسيا. وتشير شركة إيرباص إلى أن الحركة في تلك المطارات ستسجل أعلى مستوى نمو في العالم في الفترة ٢٠٠٤-٢٠١٣ وستزداد سنوياً بمعدل ١٠,٧ في المائة، كما ستسجل ثاني أعلى مستوى نمو لفترة ٢٠ سنة بعد الصين، وستزداد سنوياً بمعدل ٧,١ في المائة.

ومن المحفزات الأساسية لنمو الحركة الجوية في الشرق الأوسط الاتفاقات الثنائية المقيدة لتلك الحركة بين البلدان الآسيوية والأوروبية. فقد تعمدت الاتفاقات الثنائية المقيدة التي أبرمتها الهند، مثلاً، إبقاء عدد المسافرين بين الهند وأوروبا عند مستويات منخفضة، من خلال إجبار الركاب القاصدين الهند على السفر إليها عبر بلدان الخليج. وبعد أن وافق مجلس الوزراء في الهند على تحرير المسارات الجوية بين الهند والولايات المتحدة الأمريكية في نيسان/أبريل ٢٠٠٥، تبدو احتمالات إبرام اتفاق مماثل مع أوروبا عالية جداً. وإذا تم ذلك وازدادت الرحلات الجوية المباشرة لمسافات طويلة بين أوروبا وآسيا، فقد يؤثر ذلك سلباً على المرور العابر وبعض المسارات الجوية الأكثر ربحية التي يسلكها عدد من خطوط الطيران الإقليمية. ورغم ذلك، يتوقع الاتحاد الدولي للنقل الجوي أن تستمر الحركة الجوية على المسارات الأوروبية والشرق أوسطية في النمو بمعدل سنوي يبلغ متوسطه ٧,٧ في المائة حتى عام ٢٠٠٨، وهو ثاني أعلى معدل في العالم بعد معدل نمو الحركة الجوية على المسارات الجوية داخل آسيا.

وقد نقلت الخطوط الجوية العربية ٧١ مليون راكب دولي ومحلي في عام ٢٠٠٥، مقابل ٦٤ مليوناً في عام ٢٠٠٤. كذلك، ظل حجم البضائع المشحونة التي تنقلها الخطوط الجوية العربية يتضاعف مرة كل أربع سنوات حتى بلغ ٢,٦ مليون طن في عام ٢٠٠٥. إلا أن تطور تلك الصناعة متفاوت، إذ سجلت

خطوط الطيران الثلاثة الكبيرة التي يقع مقرها في الخليج، وهي الخطوط الجوية العربية السعودية وطيران الإمارات والخطوط الجوية القطرية، ثلثي الازدياد المذكور أعلاه في حركة الركاب. وتملك خطوط الطيران الثلاثة هذه نسبة ٥٠ في المائة من إجمالي أسطول الطائرات في المنطقة. وقد سجل طيران الاتحاد، ومقره في أبو ظبي، أداءً لافتاً، إذ نقل أكثر من مليون راكب في السنة الأولى من عملياته، شأنه شأن العربية للطيران، ومقرها في الشارقة، وهي شركة منخفضة التكاليف، ازداد عدد ركايبها أكثر من ضعفه، من نصف مليون راكب في عام ٢٠٠٤، إلى أكثر من مليون راكب في عام ٢٠٠٥، فحققت الشركة بذلك أعلى معدل نمو في المنطقة.

وتسلمت خطوط الطيران العربية ٨٢ طائرة جديدة في عام ٢٠٠٥، وتخلصت تدريجياً من ٥٤ طائرة. ولذلك، فالأسطول العربي اليوم أكثر شباباً من أي وقت مضى، والسعة المتوسطة للطائرات أكبر مما كانت عليه يوماً. ولم تلب حتى الآن الطلبات التي قدمتها شركات الطيران في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا للحصول على ٢٧٤ طائرة تمثل ٤٠ في المائة من الأسطول الحالي. وتشكل منطقة الخليج مصدر معظم هذه الطلبات، أي ٩٠ في المائة منها، وقد تقدمت شركات الطيران المدعومة من الحكومات بجميع الطلبات الكبيرة. وتتوقع شركتا بوينغ وإيرباص أن تحصل شركات الطيران في الشرق الأوسط على نحو ١٠٠٠ طائرة جديدة بحلول عام ٢٠٢٣، بسعر يبلغ ١٠٠ مليار دولار تقريباً. وبالرغم من أن هذا الرقم يبدو كبيراً، فهو لا يمثل إلا ٤ في المائة تقريباً من عدد الطائرات التي حصلت عليها شركات الطيران في العالم.

وتشكل شركات النقل المنخفضة التكاليف ظاهرة جديدة نسبياً في المنطقة، وقد تم إنشاء عدد منها، مثل العربية للطيران والأطلس الأزرق وطيران الجزيرة. إلا أنه نظراً لكفاءة هذا النموذج ونجاحه، يرجح أن تنشأ خطوط طيران مماثلة أخرى في المستقبل. فقد أنشأت المملكة العربية السعودية، مثلاً، شركة الطيران المنخفضة التكاليف "سما" في عام ٢٠٠٧. وتحدد شركات النقل المنخفضة التكاليف معالم رؤية جديدة في مجال صناعة الطيران في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، تتمثل في طرح خطط وأفكار تجارية جديدة. وبذلك، تفتح تلك الشركات قطاعات جديدة في السوق وتتيح فرصاً اقتصادية جديدة.

وتعود ملكية جميع شركات النقل الجوي العربية بالكامل للحكومات، لكن هذا الأمر بصدد التغير ببطء. فمن المتوقع خصخصة أكبر شركة نقل في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وهي الخطوط العربية السعودية، في عام ٢٠٠٧. وكانت خطوط طيران الشرق الأوسط في لبنان مرشحة للخصخصة الجزئية في عام ٢٠٠٦، لكن العملية توقفت بسبب الحرب بين إسرائيل وحزب الله في صيف عام ٢٠٠٦، ثم بسبب الأزمة السياسية في البلد. ويبحث الأردن كذلك في خصخصة شركته الوطنية، الخطوط الجوية الملكية الأردنية، بعد أن أتم خصخصة عدد من خدماتها غير الأساسية.

واستقبلت المطارات العربية ١٣٧ مليون راكب في عام ٢٠٠٥ مقارنة بـ ١٢٤ مليوناً في عام ٢٠٠٤، مما يمثل نمواً سليماً بنسبة ١٠ في المائة. غير أن ذلك النمو كان متبايناً، إذ سجل مطار دبي الدولي ومطار الدوحة الدولي ومطار الملك عبد العزيز الدولي في جدة أكثر من نصف تلك الزيادة في عدد الركاب، وقيمتها الصافية ١٢,٢ مليون راكب.

وفي ضوء نمو صناعة النقل الجوي، أدركت الدول العربية ضرورة زيادة سعة المطارات، وبدأت في وضع الخطط لاستثمار ٣٠ مليار دولار فيها. وسيؤدي ذلك إلى رفع سعة المطارات العربية من نحو

١٧٠ مليون راكب إلى ٤٨٠ مليوناً في السنة الواحدة. وستكون هذه السعة الإضافية بمعظمها في الخليج، حيث سيؤدي تنفيذ عدد من مشاريع المطارات العملاقة في دبي وأبو ظبي والدوحة وجدة إلى رفع عدد الركاب بـ ٢٧٠ مليون راكب سنوياً، وبكلفة تقدر بـ ٢٦ مليار دولار. ويتوقع أن يصبح مطار دبي المركزي العالمي الجديد أكبر مطار في المنطقة، إذ تبلغ سعته المقررة ١٢٠ مليون راكب سنوياً.

وتعود ملكية معظم المطارات العربية للحكومات الوطنية وهي التي تقوم بتشغيلها. غير أن السلطات المحلية بدأت تدرك أنه للاستجابة للطلب لا بد من السماح للقطاع الخاص بأداء دور ما، إما من خلال تعزيز كفاءة المطارات عبر العقود الإدارية لذلك، وإما من خلال بناء مطارات جديدة بموجب عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية.

ففي مصر، مثلاً، وقعت مؤسسة "مطارات باريس" عقداً لفترة ست سنوات لإدارة خمسة من المطارات الدولية في البلد، بينما ستتولى مؤسسة "خدمات مطار فرانكفورت" إدارة مطار القاهرة الدولي، وهو المطار الأكثر نشاطاً في البلد. أما مطار مرسى علم الدولي الذي افتتح في عام ٢٠٠١، فهو أول مرفق طيران يديره القطاع الخاص في الشرق الأوسط، إذ تملكه مجموعة الخرافي الكويتية وتديره مؤسسة "مطارات باريس".

وبالرغم من حسن أداء قطاع النقل الجوي العربي خلال السنوات الماضية ونموه المتوقع خلال السنوات المقبلة، يواجه ذلك القطاع تحديات عديدة ومنافسة كبيرة. فقدرات النقل الجوي العربي وحجمه ومشاريع توسيعه مركزة في منطقة الخليج. كذلك، سجل السفر والشحن الجوي للبضائع في بلدان مجلس التعاون الخليجي نمواً أسرع بكثير من النمو في بلدان المشرق والمغرب العربي. ويتضح من استمرار المشاريع الرامية إلى توسيع المطارات وشركات الطيران ازدياد شبكات النقل لمسافات طويلة بين الخليج والعالم، وازدياد تلك التي تربط المشرق بالمغرب بدرجة أقل بكثير. وما زال النقل الجوي الإقليمي بين بلدان منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بواسطة شركات النقل المنخفضة التكاليف والكاملة الخدمات مجالاً غير متطور نسبياً.

ومن الاختلالات التي يعاني منها تطور النقل الجوي العربي المنافسة غير المتكافئة بين شركات النقل الوطنية المدعومة في بعض أنحاء الشرق الأوسط، وشركات النقل الأخرى الهامة لتطوير التجارة والتكامل الاقتصادي البيني والتي قد لا تحصل على دعم كاف لنموها.

ويساهم قطاع النقل الجوي العربي في خلق الوظائف في المطارات وخطوط الطيران والصناعات المساعدة. غير أن عدداً قليلاً فقط من البلدان يهتم فعلاً بقدرة تحرير النقل الجوي على خلق وظائف جديدة في مختلف القطاعات الاقتصادية في المنطقة، ولاسيما السياحة.

وتعرض هذه الدراسة تسع توصيات موجهة إلى الحكومات في العالم العربي، وهي تركز على ضرورة اتخاذ التدابير التالية:

(أ) التوصية ١: تعزيز التعاون بين البلدان العربية في مجال النقل الجوي؛

(ب) التوصية ٢: إنشاء سوق عادلة ومفتوحة للنقل الجوي في العالم العربي؛

(ج) التوصية ٣: إنشاء مجال جوي مشترك مع الاتحاد الأوروبي؛

(د) التوصية ٤: التنسيق بين مجالات مراقبة الحركة الجوية في العالم العربي؛

(هـ) التوصية ٥: الارتقاء بمطارات العالم العربي إلى أعلى المستويات؛

(و) التوصية ٦: التقليل من الحواجز الإجرائية والتنظيمية في مجال النقل الجوي للشحن واعتماد تدابير أخرى لتسهيل النقل؛

(ز) التوصية ٧: دعم اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة، التي ينبغي أن يكون المعنيون بالنقل الجوي مشاركين نشطين فيها؛

(ح) التوصية ٨: تسهيل الاستخدام الفعلي لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وتعزيزه من خلال وضع التشريعات والأنظمة المؤاتية، ولاسيما مبادرات تبادل البيانات الالكترونية وإصدار تذاكر السفر الإلكترونية والشحن الإلكتروني؛

(ط) التوصية ٩: معالجة المسائل البيئية المتصلة بالنقل الجوي.

مقدمة

شهد النقل الجوي الدولي تغيرات جذرية خلال العقدين الماضيين. ففي الماضي، كان النقل الجوي صناعة منظمة جداً، تسيطر عليها شركات طيران وطنية رئيسية ومطارات تملكها الدول. وكانت الاتفاقات الثنائية ترعى الحقوق المتصلة بالنقل الجوي بين البلدين وغالباً ما تحدد حقوق الهبوط، والسعة وغيرها من أوجه النقل الجوي بينهما وتقيدها.

ثم بدأ تحرير صناعة النقل الجوي مع سن قانون تحرير الخطوط الجوية في الولايات المتحدة الأمريكية في عام ١٩٧٨، الذي فك القيود عن السوق المحلية. واعتمدت بلدان أخرى عديدة هذه المبادرة الإصلاحية والتنظيمية المحلية، لاسيما أوروبا، إذ أنشأ الاتحاد الأوروبي سوقاً واحدة للطيران في التسعينات.

ونجح الاتحاد الأوروبي في إزالة جميع القيود التجارية عن الخطوط الجوية التي تحلق على أراضيها، مثل القيود المفروضة على المسارات الجوية وعدد الرحلات والأسعار. وبات بإمكان جميع الخطوط الجوية في الاتحاد الأوروبي تشغيل خدمات جوية على أي مسار جوي كان في الاتحاد.

ووفقاً لإدارة النقل الجوي في المفوضية الأوروبية، انخفضت أسعار الرحلات بشكل جذري، لاسيما على أكثر المسارات الجوية شعبية، بينما ازدادت إمكانيات الاختيار بين المسارات المتوفرة بشكل هائل. وقد أحدثت السياسات الأوروبية تغييرات عميقة في صناعة النقل الجوي، من خلال إيجاد الظروف المؤاتية للقدرات التنافسية وضمان الخدمة الجيدة وأعلى معايير السلامة في الوقت نفسه. واستفاد جميع المستهلكين وخطوط الطيران والموظفين من هذه السياسات، بما أنها أدت إلى نشاط أكبر، ومسارات جوية ومطارات جديدة، وخيارات أوسع، وأسعار أقل، وتحسن عام في جودة الخدمة.

ويعني تحرير صناعة النقل الجوي رفع القيود عن مشاركة القطاع الخاص في ملكية الخطوط الجوية والمطارات وتشغيلها، وإزالة القيود التي تنص عليها الاتفاقات الثنائية التقليدية المعنية بالنقل الجوي. وتسمى الاتفاقات الثنائية الحرة من القيود اتفاقات "المجالات المفتوحة"، وهي تنص على منح أكبر عدد ممكن من حريات الجو، خصوصاً "الحرية الخامسة"، وهي حق طيران دولة ما في الهبوط في دولة ثانية وتحميل الركاب المسافرين إلى دولة ثالثة. فبإمكان رحلة منتظمة من الولايات المتحدة الأمريكية إلى فرنسا، مثلاً، أن تحمل ركاباً في انكلترا ثم تنقل الركاب جميعهم إلى فرنسا. وتسمى هذه العملية أحياناً "حقوق التحليق في أجواء أبعد".

وقد تتضمن اتفاقات المجالات المفتوحة الأكثر ليبرالية الحق في ما يسمى "الملاحة الداخلية"، الذي بموجبه تمنح دولة ما الخطوط الجوية التابعة لدولة أخرى الحق في تشغيل رحلة على أراضيها بالكامل. فيسمح مثلاً لخطوط جوية بريطانية أن تسير رحلات بين مدينتي بيرث وسيدني في أستراليا.

ووافق أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني في عام ١٩٩٨ على إبرام اتفاق متعدد الأطراف لتحرير النقل الجوي في العالم العربي، ينص على اعتماد الحرية الخامسة بحلول عام ٢٠٠٧. ومن البلدان التي تعتمد سياسات المجالات المفتوحة لبنان الذي اعتمد تلك السياسة في عام ٢٠٠١، بما في ذلك الحرية الخامسة، ولا يعني ذلك وجوب معاملته بالمثل. وتعتمد البحرين وقطر سياسات المجالات المفتوحة، وأبرم الأردن اتفاقات المجالات المفتوحة مع الولايات المتحدة الأمريكية في عام ١٩٩٦، وفعل المغرب ذلك في

عام ٢٠٠١. وكان المغرب أول بلد غير أوروبي يوقع اتفاقاً كاملاً للطيران مع المجموعة الأوروبية في عام ٢٠٠٦.

وفي العالم العربي، يتم الانتقال من خطوط جوية تملكها وتدعمها الدولة إلى خطوط جوية تجارية الاتجاه ومخصصة بوتيرة بطيئة جداً. ففي عام ٢٠٠٥، كان طيران الجزيرة، وهو شركة نقل منخفضة التكاليف مقرها الكويت، شركة الطيران الخاصة الكبيرة الوحيدة في المنطقة.

وبالرغم من أن الحكومات الوطنية تملك القسم الأكبر من المطارات العربية وتشغلها، بدأ القطاع الخاص في بعض البلدان بأداء دور هام في إدارة المطارات. ففي مصر، مثلاً، تتولى الشركة الفرنسية "مطارات باريس" إدارة خمسة مطارات دولية في البلد. وفي عام ٢٠٠١، أصبح مطار مرسى علم الدولي أول مطار يملكه القطاع الخاص في المنطقة.

ويحتل العالم العربي موقعاً استراتيجياً جداً عند نقطة الالتقاء بين أوروبا وآسيا وأفريقيا. ونتيجة لذلك، تشكل منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا اليوم أسرع مناطق العالم نمواً من حيث حركة النقل الجوي. وتستثمر مبالغ طائلة في شركات الطيران والبنية التحتية للمطارات، لاسيما في الخليج، للإبقاء على هذا الزخم.

وتستعرض هذه الدراسة الحالة الراهنة لصناعة النقل الجوي في العالم العربي وآفاقه المستقبلية، كما تناقش أهمية اعتماد أنظمة عصرية من أجل السماح لصناعة النقل الجوي العربي بالازدهار، وبالتالي تعزيز التنمية الاقتصادية وخلق الوظائف.

ويستعرض الفصل الأول صناعة النقل الجوي في المنطقة العربية، بدءاً بلمحة عامة عن حركة الركاب في العالم والمنطقة العربية، يليها عرض للآفاق الاقتصادية كسياق للتطورات الحالية والمستقبلية. ويشار في هذا الفصل إلى الخطوط الجوية والمطارات العربية، بما في ذلك الاستثمارات الجارية والمقررة فيها. ويختتم هذا الفصل ببعض التوقعات حول صناعة النقل الجوي العربي.

ويبحث الفصل الثاني قضايا النقل الجوي التي تتطلب اهتمام الحكومات وتعاونها، مثل الأنظمة الدولية والإقليمية، ومسائل الملاحة الجوية والسلامة. ويناقش الفصل كذلك ضرورة النظر في المسائل البيئية المتصلة بالنقل الجوي.

ويناقش الفصل الثالث الحالة الراهنة لتحرير النقل الجوي واتجاهاته في تنفيذ سياسات المجالات المفتوحة. ويتضمن ذلك عرضاً لمفهوم "حريات الجو"، ولمحة تاريخية، ونقاشاً للحالة الراهنة. ثم يستعرض الفصل بالتفصيل البيئة التنظيمية للنقل الجوي في العالم العربي.

ويستعرض الفصل الرابع الاتجاه نحو خصخصة الخطوط الجوية وتحويل المطارات في العالم ككل والعالم العربي خصوصاً إلى مطارات تجارية.

ويبحث الفصل الخامس دور الشحن الجوي، كما يناقش أهمية تبسيط الأنظمة والإجراءات المتصلة بالنقل الجوي للسلع، وضرورة المعالجة الفعالة للمسائل الأمنية العديدة الناتجة عن الشحن الجوي.

ويعرض الفصل السادس الاستنتاجات والتوصيات.

وأنجز المستشارون الذين كتبوا مختلف فصول هذه الدراسة عملهم بحلول كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٦. ومنذ ذلك الوقت، طرأ تطوران جديران بالذكر يبينان الطبيعة الديناميكية لصناعة النقل الجوي والاتجاه القوي نحو استمرار تحرير تلك الصناعة وازدياد مشاركة القطاع الخاص فيها. وهذان التطوران هما:

(أ) اتفاق المجالات المفتوحة بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية: وقعت الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي في ٣٠ نيسان/أبريل ٢٠٠٧ اتفاقاً للمجالات المفتوحة، وصف بأنه أكثر اتفاقات الخدمات الجوية المتفاوض بشأنها طموحاً على الإطلاق^(١). ويتوقع أن يدر الاتفاق أرباحاً بمليارات اليورو، وأن يجذب ملايين الركاب الإضافيين ويخلق ٨٠ ٠٠٠ وظيفة في غضون خمس سنوات^(٢).

ولا يشكل الاتفاق بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية اتفاقاً حقيقياً للمجالات المفتوحة، إذ لن يسمح للخطوط الجوية الأوروبية بالتخليق بين المدن الأمريكية، لكنه سيسمح لأية خطوط جوية أوروبية بالتخليق من أي مكان في أوروبا إلى أي مكان في الولايات المتحدة الأمريكية، كلما شاعت وبأدنى كلفة. كما سيسمح لشركات النقل الأوروبية بالاندماج من دون أن تواجه إمكانية خسارة حقها في الهبوط في الولايات المتحدة الأمريكية.

(ب) خصخصة الخطوط الجوية العربية السعودية: نظمت الخطوط الجوية العربية السعودية استرجاعاً للعروض في آذار/مارس ٢٠٠٧ لبيع ٤٩ في المائة من وحدة الشحن فيها. وفي وقت سابق من الشهر نفسه، أتمت تلك الخطوط بيع نسبة ٤٩ في المائة من أسهمها في وحدة خدمة المطاعم. وستقوم أيضاً بخصخصة خدمات الصيانة والخدمات الأرضية وتدريب الربانة. وبعد خصخصة هذه الوحدات الخمس، تنوي الشركة بيع نسبة من خدماتها الرئيسية المتصلة بنقل الركاب^(٣).

ويتوقف استمرار نجاح صناعة النقل الجوي العربي على استمرار الحكومات في التعاون مع المنظمة العربية للنقل الجوي لتعزيز تحرير المجال الجوي العربي ومشاركة القطاع الخاص، مع ضمان السلامة والأمن وتحسينهما في الوقت نفسه، وتسهيل حركة البضائع والأشخاص.

(١) تشغل الحركة الجوية بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية نحو ٥ في المائة من مجموع المقاعد المباعة في الرحلات الدولية.

(٢) الاتحاد الأوروبي، بيان صحفي، ٣٠ نيسان/أبريل ٢٠٠٧، متاح على الموقع الإلكتروني: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/global_partners/doc/us/press_release_signature_30_04_07.pdf.

(٣) ArabianBusiness.com، "Saudi Air kicks off cargo privatisation"، (11 March 2007). Available at: http://www.arabianbusiness.com/index.php?option=com_content&view=article&id=9227&Itemid=1.

أولاً - لمحة عامة عن صناعة النقل الجوي

ألف - حركة الركاب في العالم وفي المنطقة العربية

شهد قطاع النقل الجوي العربي سنة جيدة أخرى في عام ٢٠٠٥، وكان من المتوقع أن يستمر نموه خلال عامي ٢٠٠٦ و٢٠٠٧. وقد استفاد القطاع من النمو الاقتصادي المزدهر في المنطقة، بدفع من ارتفاع أسعار النفط ونمو صناعة النقل الجوي العالمي. وقد تخطت منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في الواقع جميع التوقعات^(٤). فقد سجلت الخطوط الجوية العربية في عام ٢٠٠٥ نمواً بمعدل ١٤,١ في المائة من حيث إيرادات الركاب بالكيلومتر فبلغ عدد الركاب ٧١ مليون راكب، مما جعلها أسرع مناطق العالم نمواً^(٥). وبلغ نمو حركة الركاب في العالم ٧,٦ في المائة في الفترة نفسها^(٦). وتسجل دول مجلس التعاون الخليجي أعلى معدلات نمو النقل الجوي العربي، وتضم معظم القدرات الاستيعابية للقطاع في المنطقة.

ونظراً إلى أن النقل الجوي هو أفضل طريقة لنقل الأشخاص لمسافات طويلة وبين المناطق المختلفة، وأنه ملائم أيضاً لنقل البضائع ذات القيمة العالية، سيستفيد ذلك القطاع دائماً من ازدياد الطلب الدولي عليه. وقد ازدادت أهمية النقل الجوي أيضاً بالتوازي مع النمو الاقتصادي العالمي، وهذا يعني المزيد من السياحة، والمزيد من الأعمال التجارية والاستثمارات، والمزيد من العولمة، وكذلك المزيد من التجارة والتبادل عبر الحدود.

ولا تختلف حالة العالم العربي عن الحالة العالمية. فمن المتوقع أن يستفيد النقل الجوي في العالم العربي من كون المنطقة بعيدة كل البعد عن إمكانياتها القصوى سياحياً. وحسب توقعات منظمة السياحة العالمية، من المتوقع أن تشهد هذه المناطق الناضجة سياحياً معدلات نمو أقل من المتوسط، بينما ستستمر الأمريكيتان وأوروبا في نيل حصة الأسد من وفود السائحين في العالم حتى عام ٢٠٢٠. ويتوقع أن تكون سوق الشرق الأوسط الأقل إشباعاً أسرع المناطق السياحية نمواً في العالم، وأن تسجل نمواً سنوياً بمتوسط ٧,١ في المائة في الفترة ١٩٩٥-٢٠٢٠، تليها منطقة شرق آسيا والمحيط الهادئ، ومناطق جنوب آسيا، التي يتوقع أن يبلغ متوسط النمو السنوي فيها ٦,٥ في المائة و٦,٢ في المائة، بالترتيب. وتتوقع منظمة السياحة

(٤) تختلف البلدان التي يضمها الشرق الأوسط حسب السياق. فحسب منظمة الطيران المدني الدولي، مثلاً، تضم المنطقة الإحصائية للشرق الأوسط الأردن وإسرائيل وأفغانستان والإمارات العربية المتحدة وإيران وباكستان والبحرين والجمهورية العربية الليبية العربية السورية والسلطة الفلسطينية والسودان والعراق وعمان وقبرص وقطر والكويت ولبنان ومصر والمملكة العربية السعودية واليمن.

وحسب منظمة السياحة العالمية، يضم الشرق الأوسط الأردن وإسرائيل وأفغانستان والإمارات العربية المتحدة وإيران وباكستان والبحرين والجمهورية العربية الليبية العربية السورية والسلطة الفلسطينية والسودان والعراق وعمان وقبرص وقطر والكويت ولبنان ومصر والمملكة العربية السعودية واليمن.

انظر : <http://unwto.org/facts/mcnu.html>.

ووفقاً للبنك الدولي، تضم منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الأردن وإسرائيل والإمارات العربية المتحدة وإيران وتونس والبحرين والجزائر والجمهورية العربية الليبية العربية السورية والجمهورية العربية السورية وجيبوتي والسلطة الفلسطينية والعراق وعمان وقطر والكويت ولبنان ومصر والمغرب والمملكة العربية السعودية واليمن.

(٥) Arab Air Carriers Organization (AACO), "Arab air transport statistics 2006". Available at: <http://www.aaco.org>

(٦) International Air Transport Association (IATA), "IATA monthly traffic results", (31 January 2006). Available at: <http://www.Iata.org>.

العالمية أن يستقبل العالم ١,٦ مليار سائح دولي وافد بحلول عام ٢٠٢٠، مقابل ٥٦٥ مليوناً في عام ١٩٩٥، مما يمثل نمواً سنوياً بمتوسط ٤,١ في المائة^(٧).

وفي عام ٢٠٠٦، قدرت منظمة السياحة العالمية عدد السائحين الدوليين الوافدين بـ ٨٤٢ مليوناً، مما يمثل نمواً بمعدل ٤,٥ في المائة مقارنة بالسنة السابقة. وأشارت التقديرات إلى أن عدد السائحين الدوليين الوافدين إلى الشرق الأوسط ارتفع بنسبة ٤ في المائة في عام ٢٠٠٦، بالرغم من الحالة الجيوسياسية الصعبة عموماً، ولاسيما حرب إسرائيل على لبنان في صيف ٢٠٠٦^(٨).

وتبذل بلدان عربية عديدة جهوداً كبيرة لتطوير إمكانيات قطاعاتها السياحية، من خلال خلق أوجه جديدة تجذب السائحين، والترويج لإرثها الثقافي وجمالها الطبيعي. كما تحتل المنطقة موقعاً استراتيجياً بين الشرق والغرب، وتتبئ بأداء دور رئيسي كنقطة عبور بين آسيا وأوروبا، علماً بأن نمو الرحلات لمسافات طويلة أسرع من نمو الرحلات الإقليمية. والأهم من ذلك أن المنطقة تشهد طفرة اقتصادية بسبب النفط، وهو ما يتجلى في ازدياد الاستثمارات في المنطقة، ويشاهد من خلال إنشاء المزيد من مراكز الأعمال فيها. وتستفيد من ذلك حتى البلدان العربية غير النفطية.

وبالرغم من مختلف العوائق التي واجهها النقل الجوي الدولي خلال السنوات القليلة الماضية، مثل المخاوف الصحية وارتفاع أسعار النفط وتقلبات أسعار الصرف والهجمات الإرهابية والكوارث الطبيعية والاضطرابات الاقتصادية والسياسية، نقلت شركات الطيران في أنحاء العالم ما مجموعه ٢ ٠٢٢ مليون راكب في رحلاتها المنتظمة الداخلية والدولية في عام ٢٠٠٥، أي أكثر من السنة السابقة بـ ١٣٤ مليوناً. وكان ٧٠٤ ملايين راكب، أي ثلث الركاب تقريباً، مسافرين في رحلات دولية، بينما كان ١ ٣١٨ مليوناً منهم مسافرين في رحلات داخلية^(٩).

وتبقى سوق النقل الجوي في الشرق الأوسط صغيرة مقارنة بالسوق العالمية ولا تشكل إلا ٤,٥ في المائة منها^(١٠). غير أن هذا الواقع يبقى متناسباً جداً مع عدد سكان الشرق الأوسط الذي يبلغ ١٩٠ مليون نسمة ويشكل زهاء ٣ في المائة من عدد سكان العالم^(١١).

وحركة الركاب في الشرق الأوسط دولية في معظمها وتشكل ٧ في المائة من حصة تلك الحركة الدولية من السوق، بينما لا تمثل الحركة الداخلية سوى ١,١ في المائة من إجمالي حصة الحركة العالمية من السوق (انظر الجدول ١).

(٧) UNWTO, *Tourism Highlights 2006 Edition*. Available at: <http://www.unwto.org>

(٨) UNWTO, "News release", (29 January 2007). Available at: <http://www.unwto.org/newsroom/Releases/2007/january/recordyear.htm>

(٩) ICAO, *Airline Traffic Forecasts and Financial Trends – 2006 to 2008*, (Cir312) (AT/133), January 2007

(١٠) في عام ٢٠٠٥، كانت منطقة الشرق الأوسط مصدر ٤,٥ في المائة من عدد الركاب المولدين للإيرادات أثناء مسافة الرحلة في العالم، المرجع نفسه.

(١١) تقديرات السكان وفقاً للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، ٢٠٠٥.

الجدول ١ - توزيع الحركة الدولية والداخلية حسب المناطق، ٢٠٠٥
(عدد الركاب المولدين للإيرادات أثناء مسافة الرحلة)

رحلات دولية (نسبة مئوية)	رحلات داخلية (نسبة مئوية)	
٣,٣	٠,٨	أفريقيا
٢٨,٣	٢٢,٧	آسيا/المحيط الهادئ
٤,٣	٤,٢	أمريكا اللاتينية/منطقة البحر الكاريبي
٣٩,٤	٩,١	أوروبا
٧,٠	١,١	الشرق الأوسط
١٧,٧	٦٢,١	أمريكا الشمالية
١٠٠,٠	١٠٠,٠	المجموع

المصدر: منظمة الطيران المدني الدولي، توقعات حركة الطيران واتجاهاتها المالية - ٢٠٠٦-٢٠٠٨، (AT/133) (Cir312)، كانون الثاني/يناير ٢٠٠٧.

ونظراً إلى تزايد الطلب، أدركت حكومات عربية عديدة ضرورة الارتقاء بخدمات صناعة النقل الجوي إلى مستوى يلبي التوقعات والاحتياجات. وبينما بدأت معظم الحكومات في التخطيط لتوسيع خطوطها الجوية ومطاراتها وتحديثها، فإن بعضها شرعت أيضاً في تخطيط وتنفيذ إصلاحات لخصخصتها وتحريرها، إدراكاً منها للقيمة الحقيقية لتلك السياسات بالنسبة إلى اقتصاداتها ومسافريها.

وتطمح بعض البلدان العربية إلى أداء دور رائد في صناعة النقل الجوي، من خلال تقديم خدمات قادرة على المنافسة دولياً. وإضافة إلى ذلك، أصبح عدد متزايد من الخطوط الجوية العربية، مثل خطوط الإمارات، جهات فاعلة رائدة على الساحة الدولية. كما أصبحت بعض المطارات العربية، كمطار دبي، نقاط توقف ومحاور رئيسية.

ويشكل قطاع النقل الجوي مصدراً هاماً للعمالة ومحركاً للتنمية الاجتماعية والاقتصادية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. ووفقاً لآخر الإحصاءات، مثلت أكبر ٢٠ شركة طيران عربية المصدر الرئيسي للعمالة المباشرة لنحو ١٣٦ ٠٠٠ شخص^(١٢).

ومن بين التحديات التي ستواجه نمو صناعة النقل الجوي العربي في المستقبل المخاطر الاقتصادية والأمنية، والمنافسة المتزايدة، والتطوير غير المتكافئ للأطر التنظيمية، بسبب وجود سلطات تحفظية في بعض البلدان تعيق التقدم إن لم تكن تمنعه. كذلك، تعاني تلك الصناعة من مرافق بالية في بعض البلدان، ومن تاريخ طويل من الحروب والإهمال في أماكن أخرى، مثل العراق وفلسطين وإلى حد ما لبنان، ومن الركود والكساد الاقتصادي، ومن عناصر مماثلة شتى تبقي مستويات النمو منخفضة في بلدان عربية عديدة وتشكل عراقيل في وجه التطور والتحسين.

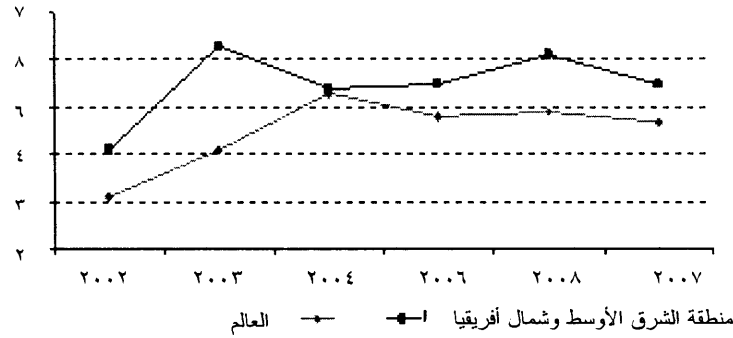
باء- الآفاق الاقتصادية

ما زال نمو النقل الجوي في المنطقة مدفوعاً بقوة النمو الاقتصادي في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا؛ وقد يعزى ذلك إلى ارتفاع إيرادات النفط، من جهة، وازدياد الطلب العالمي على خدمات النقل الجوي، من جهة أخرى.

Zawya, "Top 20 airlines", Aviation Insight, (October 2005). Available at: <http://www.zawya.com/transport/aviation/carriers.cfm> (١٢)

واستفادت الدول العربية الغنية بالنفط من الارتفاع الهائل في أسعار النفط العالمية منذ عام ٢٠٠٤، فحصلت إيرادات وفوائض نفطية ضخمة، مما أدى بدوره إلى طفرة اقتصادية. ووفقاً لصندوق النقد الدولي، بلغ النمو الاقتصادي في الشرق الأوسط نسبة ٥,٧ في المائة في عام ٢٠٠٥، مقارنة بمتوسط عالمي بلغ ٤,٩ في المائة (انظر الشكل ١)^(١٣). وتمكن منتجو النفط في عام ٢٠٠٦ من خفض دينهم العام بسبب الفوائض القياسية في الحسابات الجارية والإيرادات المالية الكبيرة. وكان من المتوقع أن يستمر النمو الاقتصادي حتى عام ٢٠٠٧، في ظل توقعات بأن يبلغ متوسط سعر النفط ٧٦ دولاراً للبرميل الواحد^(١٤).

الشكل ١ - نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في العالم ومنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا



المصدر: [zawya.com](http://www.zawya.com)، استناداً إلى بيانات صندوق النقد الدولي.

ويبقى النمو الاقتصادي العالمي قوياً رغم الارتفاع المستمر في أسعار النفط وتكرر حدوث كوارث طبيعية. ومع أن الولايات المتحدة الأمريكية تبقى المحرك الرئيسي للنمو، أصبح التوسع الياباني مؤكداً، وهناك المزيد من العلامات على انتعاش مطرد في منطقة اليورو. ويبقى النمو في معظم البلدان الناشئة والنامية قوياً، مع نشاط مدهش بشكل خاص في روسيا والصين والهند.

وتدعم آثار الأفاق الاقتصادية العالمية والإقليمية توقعات للنمو في صناعة النقل الجوي العربي. فمع ازدهار محاور الأعمال التجارية في الخليج والنمو السريع لاقتصادات شرق آسيا والهند، أصبحت المطارات في الشرق الأوسط نقطة توقف هامة للمسافرين من رجال الأعمال والمسافرين العابرين الراغبين في السفر على المسار الأوروبي-الآسيوي. ووفقاً لشركة إيرباص، ستسجل الخطوط الجوية في الشرق الأوسط أعلى نسبة نمو في الحركة الجوية في العالم خلال الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٥، بزيادة سنوية يبلغ متوسطها ٨,١ في المائة، كما ستسجل أعلى معدل نمو لفترة عشرين سنة، بزيادة سنوية يبلغ متوسطها ٦,٤ في المائة^(١٥). ويعرض الجدول ٢ معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في البلدان العربية.

^(١٣) International Monetary Fund (IMF), *World Economic Outlook: Financial Systems and Economic Cycles*, (September 2006). Available at: <http://www.imf.org>.

^(١٤) IMF, *Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia*, (September 2006), p. 12. Available at: <http://www.imf.org>.

^(١٥) Airbus, *Global Market Forecast 2006-2025*, p. 34. Available at: <http://www.airbus.com>

الجدول ٢ - نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في البلدان العربية

البلد	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦	٢٠٠٧
الأردن	٥,٨	٤,٢	٨,٤	٧,٢	٦,٠	٥,٠
الإمارات العربية المتحدة	٢,٦	١١,٩	٩,٧	٨,٥	١١,٥	٥,٨
البحرين	٥,٢	٧,٢	٥,٤	٦,٩	٧,١	٦,٣
تونس	١,٧	٥,٦	٦,٠	٤,٢	٥,٨	٦,٠
الجزائر	٤,٧	٦,٩	٥,٢	٥,٣	٤,٩	٥,٠
الجمهورية الليبية العربية	٣,٣	٩,١	٤,٦	٣,٥	٥,٠	٤,٦
الجمهورية العربية السورية	٣,٧	١,٠	٣,١	٢,٩	٣,٢	٣,٧
السودان	٦,٤	٤,٩	٥,٢	٧,٩	١٢,١	١١,٣
العراق	٧,٨-	٤١,٤-	٤٦,٥	٣,٧	٤,٠	١٤,٤
عمان	٢,٦	٢,٠	٥,٦	٦,٧	٧,١	٥,٧
قطر	٧,٣	٥,٩	١١,٢	٦,٥	٦,٧	٤,٧
الكويت	٥,١	١٣,٤	٦,٢	٨,٥	٦,٢	٤,٧
لبنان	٢,٩	٥,٠	٦,٠	١,٠	٣,٢-	٥,٠
المغرب	٣,٢	٥,٥	٤,٢	١,٧	٧,٣	٣,٣
مصر	٣,٢	٣,١	٤,١	٤,٩	٥,٦	٥,٩
المملكة العربية السعودية	٠,١	٧,٧	٥,٣	٦,٦	٥,٨	٦,٥
موريتانيا	١,١	٥,٦	٥,٢	٥,٤	١٤,١	١٠,٦
اليمن	٣,٩	٣,١	٢,٦	٣,٨	٣,٩	٢,٥
مجلس التعاون الخليجي	١,٦	٠,٥	٦,٦	٧,١	٧,٢	٦,١
منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	٤,١	٦,٣	٥,٤	٥,٥	٦,١	٥,٥

المصدر: صندوق النقد الدولي، من إعداد zawya.com.

غير أن الاتفاقات الثنائية المقيدة بين البلدان الآسيوية والأوروبية كانت من أهم محفزات نمو الحركة الجوية في الشرق الأوسط. فقد أبقت الاتفاقات الثنائية المقيدة التي أبرمتها الهند، مثلاً، عدد المسافرين بين الهند وأوروبا عند مستويات منخفضة، من خلال إجبار الركاب على السفر عبر بلدان الخليج. وبعد أن وافقت الحكومة الهندية على فتح المسارات الجوية الهندية للولايات المتحدة في نيسان/أبريل ٢٠٠٥، يبدو إبرام عقد مماثل مع أوروبا وشيكاً. وإذا تحقق ذلك وارتفع عدد الرحلات المباشرة لمسافات طويلة بين أوروبا وآسيا، فقد تتأثر حركة المرور العابرة سلباً، شأنها شأن أكثر المسارات ربحية التي تسلكها الخطوط الجوية الإقليمية. ومع ذلك توقعت منظمة الطيران المدني الدولي أن تواصل حركة المسافرين في رحلات منتظمة على متن الخطوط الجوية الشرق أوسطية نموها بنسبة ١٢ في المائة، و١٠,٥ في المائة و ٩,٥ في المائة في الأعوام ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ - وهي أسرع معدلات النمو في العالم للسنوات الثلاث^(١٦).

وفي ظل التوقعات بأن يستمر النمو الاقتصادي في العالم وفي منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، يتوقع أن يستمر النقل الجوي في الاستفادة من تلك البيئة الاقتصادية الداعمة، والمساهمة أيضاً في دعم التنمية الاقتصادية في المنطقة والحفاظ عليها.

جيم - الخطوط الجوية العربية

نقلت الخطوط الجوية العربية ٧١ مليون مسافر في رحلات دولية وداخلية في عام ٢٠٠٥، مقارنة بـ ٦٤ مليوناً في عام ٢٠٠٤، مما يمثل نمواً بنسبة ١١ في المائة. وأشار الاتحاد العربي للنقل الجوي إلى أن النمو الذي سجلته الخطوط الجوية العربية في عدد الركاب المولدين للإيرادات أثناء مسافة الرحلة تخطى في عام ٢٠٠٥ النمو الذي حققته الخطوط الجوية في العالم بنسبة ٧٠ في المائة. وأشار أيضاً إلى أن تحسن عمليات الشحن على متن الخطوط الجوية العربية مستمر، وأن حجم هذه العمليات ما زال يتضاعف كل أربع سنوات. وقد رفع أعضاء الاتحاد العربي للنقل الجوي عدد المقاعد في طائراتهم بنسبة ١٠,٤ في المائة، وتمكنوا من ملء ٧٠,٣ في المائة منها، وتسمى هذه النسبة "معامل حمولة الركاب". واستمرت حركة الشحن في عام ٢٠٠٥ بتسجيل معدلات نمو مرتفعة تفوق ٢٠ في المائة، وقد ظهر ذلك عبر شحن أكثر من ٢,٦ مليون طن من البضائع (انظر الجدول ٣).

وسجلت ثلاث أكبر جهات فاعلة في صناعة النقل الجوي في الخليج، الخطوط الجوية القطرية وطيغان الإمارات والخطوط الجوية العربية السعودية، ثلثي الارتفاع في عدد الركاب المسافرين، وهو ٧ ملايين راكب، بزيادة ٥,١ ملايين راكب في عام ٢٠٠٥. كذلك، قدم طيغان الاتحاد في الإمارات العربية المتحدة أداءً مثيراً للإعجاب، بعد أن نقل أكثر من مليون راكب في السنة الأولى من عمله، شأنه شأن شركة العربية للطيران المنخفضة التكاليف التابعة للشارقة، والتي تمكنت من رفع عدد مستخدميها إلى أكثر من الضعف، أي من نصف مليون راكب في عام ٢٠٠٤ إلى أكثر من مليون راكب في عام ٢٠٠٥، محققة بذلك أعلى معدل نمو في المنطقة. وحققت معظم شركات النقل الأخرى نمواً مرضياً، في حين لم يشهد سوى القليل منها تراجعاً في حركته.

ونقل طيغان الإمارات أكثر من ٤٥ في المائة من مجموع البضائع التي شحنتها شركات النقل العربية، أي ١,٢ مليون طن. وحققت هذه الشركة العملاقة أعلى المعدلات من حيث عدد الركاب المولدين للإيرادات أثناء مسافة الرحلة والمقاعد المعروضة للبيع في كل مرحلة طيران في المنطقة، تليها الخطوط الجوية العربية السعودية (انظر الجدول ٣)^(١٧).

الجدول ٣ - مؤشرات عن بعض شركات النقل العربية (٢٠٠٥)

شركة النقل	عدد الركاب (٠٠٠)	النمو (نسبة مئوية)	معامل حمولة الركاب (نسبة مئوية)	عدد الركاب المولدين للإيرادات أثناء مسافة الرحلة	المقاعد المعروضة للبيع في كل مرحلة طيران (٠٠٠)	البضائع المشحونة (بالأطنان)
الخطوط الجوية الجزائرية	٢ ٩٧٠	- ١٥,٢	٥٧	٣ ٨٠٠	٥ ٤٢٧	١٥ ٩٥٢
طيغان الخليج	٧٣٥	- ١,٧	٧٢	١٣ ٢٥٨	٢٤ ٣٥٥	٢٣٢ ٦١٥
مصر للطيران	٥ ٣٣٢	٣,٣	٦١	١٠ ٠٤٩	١٦ ٤٤٦	١٠٣ ٣٦٧
الملكية الأردنية	١ ٨٢١	٤,٩	٧٠	٥ ٥٠٤	٧ ٩٣١	٨٢ ١٠٠
الخطوط الجوية الكويتية	٢ ٤٦٠	٩,٨	٧٢	٦ ٩٥٨	٩ ٩٩٥	٧٠ ٨٨٠
طيغان الشرق الأوسط	١ ٠٨٨	- ٤,٦	٥٩	٢ ١٦٨	٣ ٦٩٣	١٨ ٦٤٩
الخطوط الملكية المغربية	٣ ٥٨٧	- ٣,١	٦٢	٦ ٨٤٠	١٠ ٦٩٥	٤١ ٣٥٩

^(١٧) AACO, "Arab air transport statistics 2006". Available at: <http://www.aaco.org>; and data from Zawya

الجدول ٣ (تابع)

شركة النقل	عدد الركاب (٠٠٠)	النمو (نسبة مئوية)	معامل حمولة الركاب (نسبة مئوية)	عدد الركاب المولدين للإيرادات أثناء مسافة الرحلة	المقاعد المعروضة للبيع في كل مرحلة طيران (٠٠٠)	البضائع المشحونة (بالأطنان)
الطيران العماني	١ ١٣٥	١٥,٥	٧٦	١ ٧١٥	٢ ٢٧١	٥ ٠٤٤
الخطوط الجوية القطرية	٦ ٠٤١	٧٤,١	٧٢	١٧ ٨٩١	٢٤ ٧٨٨	٤١٦ ٥١٢
الخطوط الجوية العربية السعودية	١٦ ٩٠٠	٧,٢	٧٠	٢٧ ٤٥٥	٤٣ ١٤٧	٣٩٢ ٤٨٧
الخطوط الجوية السورية	١ ٢٢٨	...	٦٠	غير متوفر	٣ ٨٨٩	٧ ٦٩٢
الخطوط التونسية	٣ ٧٥٥	٣,٧	٦٢	٥ ٤٩٣	٧ ٨٨٧	١٢ ٦١٦
طيران الإمارات	١٣ ٩٧٦	١١,٥	٧٦	٦٢ ٢٦٠	٧٧ ٨١٤	١ ١٨٧ ٠٥٧
طيران الاتحاد	١ ٠٥٠	...	٦٠	غير متوفر	٢٠ ٠٠٠	٠
العربية للطيران	١ ١٣٣	١٠٧,٥	٧٩	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
الخطوط الجوية اليمنية	١ ١٥٨	١٥,٨	٦٦	غير متوفر	٤ ٥٩٧	١٧ ٩٨١

المصدر: شركات الطيران والهيئة العربية للطيران المدني، من إعداد Zawya.com.

١- حجم الأسطول وتوسعه

أضافت الخطوط الجوية العربية، وفقاً للهيئة العربية للطيران المدني، ٢٨ طائرة إلى أسطولها في عام ٢٠٠٥. وبينما تسلمت ٨٢ طائرة جديدة في ذلك العام، تخلصت تدريجياً من ٥٤ طائرة. والأسطول العربي هو اليوم حديث أكثر من أي وقت مضى، وكذلك الحال بالنسبة إلى متوسط سعة الطائرة الواحدة^(١٨).

ويتراوح حجم أسطول شركات النقل العربية بين خمس طائرات لدى العربية للطيران، و١٣٤ طائرة لدى الخطوط الجوية العربية السعودية. واحتل طيران الإمارات في عام ٢٠٠٥ المركز الثاني من حيث حجم أسطولها الذي يتضمن ٩٦ طائرة، تليه الخطوط الجوية القطرية وتملك ٤٦ طائرة. وتشغل هذه الشركات الرئيسية ٥٠ في المائة من كامل أسطول المنطقة^(١٩).

وفي حين رسم كل من طيران الإمارات والخطوط الجوية القطرية رؤية واضحة لتوسيع شبكتهما لتغطية كل أرجاء العالم، يتبع طيران الخليج وطيران الاتحاد الجديد الاستراتيجيات نفسها. فقد طلب طيران الاتحاد، مثلاً، ٢٦ طائرة بالفعل، ويتوقع أن ينقل نحو ٨ ملايين راكب على متن ٧٠ إلى ٨٠ طائرة في غضون خمس سنوات^(٢٠).

وتقدمت الخطوط الجوية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بطلبات لم تتفد بعد للحصول على ما مجموعه ١٩٨ طائرة إيرباص و٧٦ طائرة بوينغ، تشمل طائرات مستأجرة، وتمثل أكثر من ٤٠ في المائة من الحجم الإجمالي للأسطول الموجود في المنطقة. وبالنسبة إلى هاتين الشركتين المصنعتين للطائرات، يشكل طيران الإمارات الزبون الأكبر في المنطقة، بعد أن طلب ٦٥ طائرة من إيرباص و٣٠ طائرة من

(١٨) AACO, "Arab air transport statistics 2006". Available at: <http://www.aaco.org>

(١٩) المصدر نفسه.

(٢٠) Zawya, "Flying carpets", Aviation Insight. Available at: http://www.zawya.com/transport/aviation/2004_review.cfm

بوينغ. ويعتبر طيران الإمارات أيضاً الزبون الأكبر لسوبر جامبو A380، إذ تقدم بنسبة ٣٠ في المائة من الطلبات الحالية في العالم للحصول على تلك الطائرات (الخاصة بالركاب). غير أن الخطوط الجوية القطرية أعلنت في عام ٢٠٠٥ أنها ستطلب ٦٠ طائرة إيرباص A350s و ٢٠ طائرة بوينغ B777s، ستكلف نحو ١٠,٦ مليارات دولار و ٤,٦ مليارات دولار، بالترتيب. وعندما تتفد هذه الطلبات، ستصبح الخطوط الجوية القطرية أهم زبون إقليمي للطلبات الجديدة لدى إيرباص. ولذلك، من المعروف أن الخطوط الجوية القطرية هي إحدى أسرع شركات النقل نمواً في العالم، نظراً إلى نموها السنوي البالغ ٤٠ في المائة^(٢١).

وبدأت تظهر عمليات شراء لتلك الطائرات أيضاً من قبل شركات طيران تقليدية مثل شركة مصر للطيران. كما أن شركات فرعية تابعة لشركات الطيران الرئيسية تطلب تلك الطائرات، مثل إيركاير - التي تملك مصر للطيران القسم الأكبر منها - والأطلس الأزرق، التي تملكها الخطوط الملكية المغربية بالكامل، والتي تنوي توسيع مجموعتها التي تضم ٦ طائرات بوينغ ٧٣٧.

ومع أن أرقام توسع الأساطيل تبدو مثيرة للإعجاب، يتبين عند التدقيق فيها أن منطقة الخليج تتقدم بأكثر من ٩٠ في المائة من الطلبات. كذلك، تصدر جميع الطلبات الكبيرة من شركات طيران مدعومة من الحكومات.

ومع ذلك، تشير إيرباص وبوينغ إلى أن عمليات شراء الأساطيل ستستمر خلال السنوات العشرين المقبلة. وتتوقع بوينغ أن يحصل الشرق الأوسط على ما مجموعه ١١٠ ١ طائرات لغاية عام ٢٠٢٥ مقابل أكثر من ١٦٠ مليار دولار، بينما تتوقع إيرباص أن يدفع الشرق الأوسط المبلغ نفسه للحصول على ٩٤٠ طائرة ركاب. وفي الحالتين، لا تشكل عمليات بيع الطائرات تلك سوى ٤ في المائة من عمليات البيع في العالم. وسيسجل الطلب على الطائرات بممرين أعلى مستويات الطلب في المنطقة، أي ٥٠ في المائة منها تقريباً. وتتوقع شركات أخرى مصنعة للطائرات، مثل الشركة البرازيلية "إمبراير" (Embraer)، أن تطلب منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا نحو ٢٣٠ طائرة في الفترة ٢٠٠٧-٢٠٢٦^(٢٢).

ومع أن هذه الطلبات لا تشكل إلا جزءاً ضئيلاً من عمليات بيع الطائرات في العالم، فقد أثارت استغراب الكثيرين، وذلك لأن بناء تلك القدرات الجديدة ليس قائماً بشكل كامل على أساس الطلب. وقد أدى هذا الأمر إلى انخفاض أسعار التذاكر وأجبر الحكومات على الاستمرار في دعم تلك العمليات نظراً إلى أن أسعار التذاكر غالباً ما تكون أدنى من الكلفة الفعلية. فالخطوط الجوية القطرية مثلاً، وهي شركة طيران مدعومة جداً لم تقلس يوماً، تملك اليوم أسطولاً من ٤٠ طائرة، ويتوقع أن تطلب ١٠٥ طائرات على أقصى تقدير خلال السنوات العشر المقبلة. وسيشكل ذلك أسطولاً ضخماً لبلد لا يملك إلا مطاراً دولياً واحداً يخدم ٨٨٥ ٠٠٠ نسمة. غير أن هذا النمو يتماشى مع هدف تلك الخطوط الجوية، وهو نقل نحو ١٥ مليون راكب بحلول عام ٢٠١٥^(٢٣).

(٢١) المصدر نفسه.

(٢٢) Airbus, Boeing and Embraer market forecasts. Available at: <http://www.airbus.com/en/>; <http://www.boeing.com/>; and <http://www.embraercommercialjets.com/english/content/home/>.

(٢٣) Zawya, "Flying carpets", *Aviation Insight*. Available at: http://www.zawya.com/transport/aviation/2004_review.cfm

٢- اقتصاد: كلفة الوقود، والإيرادات، والأرباح

نظراً إلى أن صناعة النقل الجوي في العالم تعول على الطاقة لتعمل، كان تأثرها بارتفاع أسعار الوقود كبيراً، إذ كان على الخطوط الجوية العربية أن تجهد خلال السنتين الماضيتين في مواجهة ارتفاع أسعار الوقود التي تخطت ميزانياتها المقررة بأشواط. إلا أن شركات الطيران الإقليمية، وبالرغم من التكاليف الإضافية للوقود، تعاملت جيداً مع ارتفاع الأسعار من حيث أدائها الاقتصادي، وذلك أساساً نتيجة لازدياد الحركة الجوية.

ووفقاً للهيئة العربية للطيران المدني، تشير البيانات المالية لعشرة خطوط جوية أعضاء في الهيئة إلى أن إيرادات عملياتها ارتفعت بنسبة ١٨,٢ في المائة في عام ٢٠٠٥ وبلغت ١٥ مليار دولار، وأن أرباحها الصافية ارتفعت بنسبة ٣,١ في المائة وبلغت ٦٨٨ مليون دولار. وخلال ذلك العام، بلغ معدل نمو إيرادات نقل الركاب ١٨ في المائة لتبلغ ١١ مليار دولار، بينما بلغ نمو إيرادات نقل البضائع المشحونة معدل ٢٤ في المائة لتبلغ ملياري دولار.

وأشارت الهيئة العربية للطيران المدني إلى أن شركات النقل العربية واجهت ارتفاع النفقات التشغيلية في عام ٢٠٠٥ نتيجة الارتفاع الكبير في تكاليف الوقود والمرتبب بارتفاع أسعار الوقود العالمية بنسبة ٤٢ في المائة. فقد بلغ سعر وقود الطائرات ١,٦٥ دولار للبرميل الواحد بسبب الارتفاع في تكاليف الوقود، مما رفع الكلفة الإجمالية لوقود الخطوط الجوية العربية بنسبة ٦٦,٥ في المائة حتى بلغت ٣ مليارات دولار تقريباً. وحذرت المنظمة من أن هذا الارتفاع يؤثر كثيراً على نتائج عمليات الخطوط الجوية العربية، وأنه إذا استمر فقد يؤدي إلى مشاكل أكبر في صناعة شركات الطيران ككل. ولا غرابة في أنه عندما حاولت شركات الطيران العربية أن تتشارك نصف التكاليف الإضافية للوقود مع زبائنهم، انتقل الزبائن إلى شركات الطيران المنخفضة التكاليف حيثما أمكن^(٢٤).

ويشير الجدول ٤ إلى إيرادات بعض شركات الطيران، كما أعدتها البوابة الإلكترونية "zawya.com".

الجدول ٤ - إيرادات بعض شركات الطيران، ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ (بملايين الدولارات)

شركة النقل	الإيرادات ٢٠٠٤	الإيرادات ٢٠٠٥	النمو (النسبة المئوية)
الخطوط الجوية الجزائرية	٥٦٣	٦٦٣	١٧,٨
الملكية الأردنية	٥١١	٥٤٦	٦,٨
الخطوط الجوية الكويتية	٧٣٩	٨٦٠	١٦,٣
طيران الشرق الأوسط	٣٥١	٣٨٢	٨,٨
الخطوط الملكية المغربية	٨٣٤	٩٨٢	١٧,٧
الطيران العماني	١٤٠	١٩٨	٤١,٤
الخطوط الجوية القطرية	٨٠٠	١ ١٤٦	٤٣,٣
الخطوط الجوية العربية السعودية	٣ ٦٠٧	٣ ٩٤٨	٩,٤
الخطوط التونسية	٦٠٧	٦٤٤	٦,١
طيران الإمارات	٤ ٧٩٧	٦ ٣٠٠	٣١,٣
العربية للطيران	٥٩	١١٤	٩٣,٩
المجموع	١٣ ٠٠٨	١٥ ٧٨٣	٢١,٣

المصدر: zawya.com.

٣- شركات النقل المنخفضة التكاليف

يوجد عدد من شركات النقل المنخفضة التكاليف في المنطقة، أهمها العربية للطيران والأطلس الأزرق وطيران الجزيرة، بالإضافة إلى طيران ميناغت في لبنان، والخطوط الجوية "سما" التي أطلقتها المملكة العربية السعودية في عام ٢٠٠٧. ويتوقع إنشاء المزيد من خطوط لطيران تلك مع ازدياد الحركة الجوية في المنطقة والتأكد من كفاءة هذا النموذج وإمكانات نجاحه. وأفادت التوقعات أيضاً أن الخطوط الجوية العربية السعودية ستطلق خدمات منخفضة التكاليف.

وأحدثت الخطوط الجوية المنخفضة التكاليف والمحدودة الخدمات ثورة في اقتصاد صناعة الطيران خلال العقود الثلاثة الماضية، أولها "ساوثوست إيرلاينز" (Southwest Airlines) في الولايات المتحدة الأمريكية في مطلع السبعينات، تليها شركتا "ريانير" (Ryanair) و"إيزيجت" (EasyJet) في أوروبا، إلى جانب خطوط جوية أخرى. واليوم، باتت أسس النموذج المنخفض التكاليف معروفة: تخفيض كبير للأسعار كلما سحبت الفرصة، واستخدام نوع واحد من الطائرات، وبيع عدد مرتفع جداً من المقاعد، واستخدام الطائرات بمعدلات مرتفعة جداً، وتوليد الأرباح سريعاً، وعدم التوقف خلال الرحلة، وعدم مواصلة الرحلات عن طريق شركة أخرى، والبيع مباشرة بواسطة الإنترنت أو مراكز الاتصال، واستخدام مطارات بسيطة وفعالة. وقد ثبت نجاح هذه التركيبة، إذ كانت سبعة من الخطوط الجوية الثمانية الأكثر ربحية في العالم في عام ٢٠٠٤ شركات منخفضة التكاليف، باستثناء طيران الإمارات^(٢٥).

وسيرت أول شركة طيران منخفضة التكاليف ومحدودة الخدمات في المنطقة، العربية للطيران، رحلتها الأولى في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣، وما زالت تثير دهشة الكثيرين منذ ذلك الوقت. فهي لم تتألق منذ السنة الأولى لبدء عملياتها فحسب، بل نقلت أيضاً أكثر من ٥٤٠.٠٠٠ راكب في عام ٢٠٠٤ على متن خمس طائرات إيرباص A320s. وقد ارتفع هذا الرقم بنسبة ١٠٧ في المائة في سنة واحدة حتى بلغ ١,١٣ مليون في عام ٢٠٠٥. وفي عام ٢٠٠٦، كانت العربية للطيران قد نقلت مليوني راكب^(٢٦).

إلا أن الأثر الحقيقي للعربية للطيران أهم بكثير مما يبدو للوهلة الأولى. فقد أثبت نجاحها أن الخطوط الجوية المنخفضة التكاليف يمكن أن تنجح في منطقة ما زالت الأجواء فيها تخضع لسيطرة شركات النقل الوطنية التي تملكها الدولة، وأنه يمكنها رغم ذلك الحصول على حصة هامة من السوق. وقد أثر هذا الأمر كثيراً على صناعة النقل الجوي، التي تعول فيها الخطوط الجوية التقليدية على المسارات الجوية الإقليمية المربحة بغرض كسب الأموال. ويمكن الآن القول إن وصول شركات النقل المنخفضة التكاليف حديثاً إلى منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا يحدث تغييراً جذرياً في طريقة عمل الخطوط الجوية فيها.

وفي الواقع، أتت شركات النقل المنخفضة التكاليف برؤية جديدة تماماً في مجال صناعة الطيران في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، من خلال إطلاق خطط وأفكار تجارية جديدة، وفتح قطاعات جديدة في السوق، وإتاحة فرص اقتصادية جديدة.

(٢٥) Zawaya, Aviation Insight, (September 2005).

(٢٦) العربية للطيران. متاح على الموقع: <http://www.airarabia.com/passenger-statistics.html>.

٤ - الخصخصة والتسويق

تعود ملكية شركات النقل العربية الرئيسية لحكومات كل منها. وقد شكل ذلك ميزة تنافسية في بعض الحالات، لاسيما حيث تمكنت الحكومات الغنية بالنفط من دعم شركاتها. غير انه نظراً إلى النقص في التمويل والإرادة والدراسة والعوامل الضرورية الأخرى، أصبحت شركات النقل، بصفتها شركات حكومية، تواجه في حالات كثيرة عوائق هامة لتطويرها وتحسينها، فضلاً عن أنها استنزفت خزينة تلك الحكومات.

ويجري حالياً الانتقال من خطوط جوية تملكها وتدعمها الدولة إلى شركات تجارية ومخصصة في العالم العربي، وإن كان ذلك بوتيرة بطيئة جداً. ففي عام ٢٠٠٥، كان طيران الجزيرة المنخفض التكاليف، ومقره الكويت، شركة الطيران الكبيرة الخاصة الوحيدة في المنطقة. إلا أنه يتوقع أن يرتفع عدد شركات النقل الجوي الخاصة، نظراً إلى نية بعض الحكومات تنفيذ خصخصة كاملة في المستقبل القريب، وتفضيل بعضها الانتظار حتى تحقق شركاتها أرباحاً قبل بيعها. واختارت حكومات أخرى البدء في خصخصة الوحدات غير الأساسية في تلك الشركات، كجزء من خطط إعادة هيكلتها.

ونظمت الخطوط العربية السعودية، وهي أكبر شركة نقل في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، استرجاعاً للعقود في آذار/مارس ٢٠٠٧ لبيع ٤٩ في المائة من وحدة الشحن فيها. وفي وقت سابق من ذلك الشهر، أكملت الشركة بيع ٤٩ في المائة من وحدة خدمة المطاعم. وستقوم الشركة أيضاً بخصخصة خدمات الصيانة والخدمات الأرضية وتدريب الربابيين. وبعد خصخصة هذه الوحدات الخمس، تنوي الشركة بيع نسبة من خدماتها الرئيسية المتصلة بنقل الركاب. وستحول الخطوط العربية السعودية إلى شركة قابضة في المرحلة الأخيرة من برنامج خصخصتها، وستخضع مجموعة من الشركات لإدارتها^(٢٧).

وكان طيران الشرق الأوسط في لبنان مرشحاً للخصخصة الجزئية من خلال عملية تعويم في بورصة بيروت في عام ٢٠٠٦، لكن العملية تعرقلت بسبب الحرب في الصيف والأزمة السياسية التي تلتها؛ وبينما كان من المقرر أن تحول حكومة الكويت الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة عامة كخطوة أولى قبل خصخصتها، رفض مجلس الأمة هذه الخطوة. ويقوم الأردن حالياً بخصخصة شركة نقله الوطنية، أي الخطوط الملكية الأردنية، التي أعلنت أن مشروع خصخصتها سيكتمل قبل نهاية عام ٢٠٠٧^(٢٨).

دال - المطارات

استقبلت المطارات العربية ١٣٤ مليون راكب في عام ٢٠٠٥، مقارنة بـ ١٢٥ مليون راكب في عام ٢٠٠٤، أي أنها حققت نمواً سليماً بنسبة ٦,٦ في المائة. غير أن توزيع الحركة الجوية بين المطارات التجارية الـ ٢٤ في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا كان غير متكافئ، نظراً إلى أن ثلاثة مطارات رئيسية استقبلت أكثر من نصف صافي العدد الإضافي من الركاب البالغ ١٢,٢ مليون راكب. وهذه المطارات هي مطار دبي الدولي ومطار الدوحة الدولي ومطار الملك عبد العزيز الدولي في جدة، وكلها في منطقة الخليج (انظر الجدول ٥).

^(٢٧) ArabianBusiness.com, "Saudi Air kicks off cargo privatisation", (11 March 2007). Available at: http://www.arabianbusiness.com/index.php?option=com_content&view=article&id=9227&Itemid=1; and Khaleej Times, "Saudi Arabian Airlines plans to sell 49 per cent of catering arm", (7 March 2007).

^(٢٨) الخطوط الملكية الأردنية، بيان صحفي، ٦ شباط/فبراير ٢٠٠٧.

ورغم ذلك، حققت معظم المطارات في المنطقة العربية نمواً جيداً. وتعدى معدل نمو مطار الشارقة الدولي ومطار مراكش المنارة معدل نمو المنطقة حتى بلغا ٣٥ في المائة و٣٣ في المائة بالترتيب (انظر الجدول ٥). وتخطى حجم البضائع المشحونة في المطارات الكبيرة ٣,٥ ملايين طن في عام ٢٠٠٥، كما سجلت أكثر من ١,٣ مليون حركة طيران، أي بزيادة نسبتها ٨,٢ في المائة و٤,٩ في المائة في عام ٢٠٠٥، بالترتيب^(٢٩).

الجدول ٥ - مؤشرات عن بعض المطارات العربية (٢٠٠٥)

المطار	الحركة (٠٠٠)	النمو (نسبة مئوية)	السعة (٠٠٠)	حركة الطيران (٠٠٠)	البضائع المشحونة (بالأطنان)
مطار هواري بو مدين الدولي	٣ ٤٠٣	٢,١	٥ ٥٠٠	٤٨ ٣٤٧	٢٢ ٦٠٠
مطار البحرين الدولي	٥ ٥٨٢	٨,٥	١٠ ٠٠٠	٧٣ ٨٩١	٣٣٤ ٨٣٢
مطار أسوان الدولي	١ ٠٣٢	١١,٧-	٤ ٨٠٠	١٠ ٦٢٧	غير متوفر
مطار القاهرة الدولي	١٠ ٢١٨	٧,٢	١١ ٠٠٠	٩٩ ٢٠٤	٢٣٢ ٥٤٨
مطار الغردقة الدولي	٤ ٥٢٥	١,٢-	٤ ٢٠٠	٣٤ ٢١١	غير متوفر
مطار الأقصر الدولي	٢ ٢٥٧	٧,٩	٧ ٠٠٠	٢١ ٧٠٣	غير متوفر
مطار شرم الشيخ الدولي	٤ ٧٥٦	٣,٤	٢ ٧٠٠	٣٨ ٥٨٢	غير متوفر
مطار الملكة علياء الدولي	٣ ٢٧٢	٩,٧	٤ ٥٠٠	٣٥ ٠٩١	٩٦ ٧٩٤
مطار الكويت الدولي	٥ ٣٨١	٦,٦	٦ ٠٠٠	٦٦ ٩٢٩	١٦٠ ٦٦٧
مطار بيروت- رفيق الحريري الدولي	٣ ٢٨٥	١,٥-	٦ ٠٠٠	٥٣ ١٦٠	٦٣ ٢٨٥
مطار أغادير المسيرة	١ ٣١٤	١٣,٣	٣ ٠٠٠	١٤ ٤٠٧	٧١٣
مطار مراكش المنارة	٢ ٢١٥	٣٢,٩	٣ ٠٠٠	٢٠ ٦٩٦	٢ ٠٠٠
مطار محمد الخامس الدولي	٤ ٤٥٦	١٧,٢	٤ ٠٠٠	٥٩ ٦٢٣	٥٠ ٢٨٥
مطار السيب الدولي	٣ ٧٧٨	٤,٩	٢ ٥٠٠	٤٤ ٤٠٨	٧٥ ٣٣٢
مطار الدوحة الدولي	٩ ٣٧٧	٣٢,٥	١٢ ٠٠٠	٥٩ ٦٧١	٢٠٧ ٩٨٨
مطار الملك عبد العزيز الدولي	١٥ ٣٦٠	٧,٤	١٣ ٠٠٠	٨٦ ٨٨١	٢٢١ ٣٤٣
مطار الملك فهد الدولي	٣ ٤٥٦	١٥,١	٩ ٠٠٠	٣٢ ١٤٦	٥١ ٢٢٠
مطار الملك خالد الدولي	١٠ ٥٧٣	٧,٠	١٤ ٠٠٠	٨٤ ٥٥٥	١٩٨ ٢٢١
مطار جربة زرزييس الدولي	٢ ٤١٧	٨,٠	٤ ٠٠٠	٢١ ٢٩٢	٣٠٠
مطار الحبيب بورقيبة الدولي	٤ ١٠٥	١١,٩	٤ ٠٠٠	٣١ ١٠٧	٤٠٠
مطار تونس-قرطاج الدولي	٣ ٦٥٠	٥,٨	٤ ٥٠٠	٣٨ ٤١٠	غير متوفر
مطار أبو ظبي الدولي	٥ ٤٤٨	٤,٥	٦ ٨٠٠	٧٦ ٦٣٤	٢١٥ ٢٨٣
مطار دبي الدولي	٢٤ ٧٨٢	١٤,١	٢٥ ٠٠٠	٢١٧ ١٦٥	١ ٣٣٣ ٠١٤
مطار الشارقة الدولي	٢ ٢٣٨	٣٤,٦	٢ ٠٠٠	٣٨ ٦٩٩	٥٠٥ ٣٩٢

المصدر: zawya.com.

١- المشاريع والآفاق الاستثمارية

أدركت البلدان العربية، في ضوء نمو صناعة النقل الجوي، ضرورة تعزيز قدرات مطاراتها وخدماتها لتلبية الطلب المتزايد عليها. ففي عام ٢٠٠٥، شغلت الحركة الجوية في المطارات العربية أكثر من ٨٠ في المائة من القدرة الاستيعابية المتاحة للمطارات. ولذلك، خططت معظم الدول العربية لتنفيذ برامج ترمي إلى توسيع مطاراتها، وبدأت تنفيذها في حالات عديدة. ويتوقع أن تؤدي استثمارات بنحو ٣٠

مليار دولار في المشاريع الرامية إلى توسيع المطارات وإنشاء مطارات جديدة إلى رفع سعة الركاب في ١٩ مطاراً عربياً من نحو ١٠٠ مليون راكب في السنة إلى أكثر من ٤٧٣ مليوناً^(٣٠). وسيقع معظم هذه الزيادة في دول الخليج، من خلال خمسة مشاريع مطارات عملاقة يتوقع أن ترفع عدد الركاب بـ ٢٧٠ مليون راكب بكلفة تقدر بـ ٢٦ مليار دولار.

وترد في الجدول ٦ أدناه بيانات حول مختلف مشاريع مطارات عربية مختارة.

الجدول ٦ - مشاريع مطارات عربية مختارة

المطار	البلد	الكلفة المقدرة (بملايين الدولارات)	السعة قبل المشروع (٠٠٠)	السعة بعد المشروع (٠٠٠)
مطار هواري بو مدين الدولي	الجزائر	٢٠٠	٥ ٥٠٠	١١ ٠٠٠
مطار البحرين الدولي	البحرين	٢١٢	١٠ ٠٠٠	٢٥ ٠٠٠
مطار القاهرة الدولي	مصر	٣٥٠	٩ ٦٠٠	٢٠ ٦٠٠
مطار شرم الشيخ الدولي	مصر	٧٠	٢٧٠	٦ ٥٠٠
مطار الغردقة الدولي	مصر	٦٧	٣ ٧٥٠	١٢ ٠٠٠
مطار الملكة علياء الدولي	الأردن	غير متوفر	٣ ٠٠٠	١٠ ٠٠٠
مطار الكويت الدولي	الكويت	٨٦٢	٦ ٠٠٠	٢٠ ٠٠٠
مطار محمد الخامس الدولي	المغرب	١٥٣	٤ ٠٠٠	٨ ٠٠٠
مطار مراكش المنارة	المغرب	٧٧	٢ ٠٠٠	٣ ٥٠٠
مطار السيب الدولي	عمان	٣٠٠	٢ ٥٠٠	١٢ ٠٠٠
مطار الدوحة الدولي الجديد	قطر	٥ ٥٠٠	٧ ٥٠٠	٥٠ ٠٠٠
مطار الملك عبد العزيز الدولي	المملكة العربية السعودية	١ ٥٠٠	١٣ ٠٠٠	٣٠ ٠٠٠
مطار الخرطوم الدولي	السودان	٥٣٠	.	٦ ٥٠٠
مطار النفيضة التونسي	تونس	٤٥٦	.	٥ ٠٠٠
مطار دبي الدولي	الإمارات العربية المتحدة	٤ ١٠٠	٢٢ ٠٠٠	٧٠ ٠٠٠
مطار أبو ظبي الدولي	الإمارات العربية المتحدة	٦ ٨٠٠	٦ ٢٠٠	٥٠ ٠٠٠
مطار الشارقة الدولي	الإمارات العربية المتحدة	٦٢	٢ ٠٠٠	٨ ٠٠٠
مطار دبي المركزي العالمي	الإمارات العربية المتحدة	٨ ١٠٠	.	١٢٠ ٠٠٠
مطار صنعاء الدولي	اليمن	٢٤٠	١ ٥٠٠	٥ ٠٠٠

المصدر: zawya.com.

وفي حين تتراوح قيمة مشاريع المطارات العربية بين بضعة ملايين دولار ومليارات الدولارات، ترمي تلك المشاريع كلها إلى رفع مستوى مرافق المطارات، وتعزيز قدراتها، واعتماد التكنولوجيات الجديدة، وتحسين الخدمات مثل المناطق الحرة والمناطق المعفاة من الضرائب والشحن. وبينما تسعى معظم المطارات إلى موقع أفضل على خريطة النقل الجوي المحلي والإقليمي، تهدف بعض المطارات في الخليج إلى أن تصبح مراكز رئيسية للنقل الجوي الدولي.

(٣٠) يشمل هذا الحساب سعة المطارات المذكورة في الجدول ٥ فقط.

كذلك، يجري الآن بناء ثلاثة مطارات جديدة بالكامل، أحدها في تونس، وهو مطار النفيضة الدولي، والآخر في دبي، وهو مطار دبي المركزي العالمي، والثالث في السودان، وهو مطار الخرطوم الدولي.

ويتركز جزء كبير من الـ ٣٠ مليار دولار تقريباً من الاستثمارات في البنية التحتية للمطارات خلال السنوات الـ ١٥ المقبلة، وبنسبة ٦٥ في المائة، أي ١٩ مليار دولار، في الإمارات العربية المتحدة وحدها. ويستند ذلك التوسع الكبير على توقعات بأن تنمو حركة الركاب من ٢٩ مليون راكب، كما سجل في عام ٢٠٠٤، إلى ٧٨ مليوناً بحلول عام ٢٠١٠. وسيصبح مطار دبي المركزي العالمي، وهو المطار السابع في الإمارات العربية المتحدة، أكبر مطار في المنطقة، إذ من المقرر أن يستقبل ١٢٠ مليون راكب، أي أكثر من ٢٦ في المائة من كامل السعة الجديدة التي ستضاف إلى المطارات في أنحاء المنطقة^(٣١).

٢- مشاركة القطاع الخاص

تملك الحكومات الوطنية معظم المطارات العربية وتديرها وتشغلها. غير أنه نظراً إلى أن عدد الركاب الوافدين يتزايد بسرعة، بدأت السلطات المسؤولة عن المطارات تدرك أنه للتعاطي مع الطلب لا بد من السماح للقطاع الخاص بأداء دور معين، إما بتقديم خبراته لتعزيز كفاءة الخدمات وتحسين جودتها من خلال العقود الإدارية، أو بتقديم الأموال من خلال بناء مطارات جديدة بموجب عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية.

ففي مصر، وقعت شركة "مطارات باريس" العملاقة عقداً إدارياً لفترة ست سنوات مع الشركة المصرية للمطارات، للإشراف على خمسة من المطارات الدولية في البلد، وهي مطارات شرم الشيخ والغردقة والأقصر وأسوان وأبو سمبل. ويركز العقد على تحسين جودة الخدمات، وزيادة الإيرادات غير المتصلة بالملاحة الجوية، والارتقاء بالإجراءات الأمنية إلى أعلى المستويات. وستولى دوائر مطار فرانكفورت الدولي إدارة مطار القاهرة الدولي، المطار الأكثر حركة في البلد. كذلك، وقعت إدارة شركة "مطارات باريس" عقداً لمدة سنتين لتقديم المساعدة الفنية لمؤسسة تسيير مصالح مطارات الجزائر، وعقداً لمدة سنة واحدة لتقديم المساعدة الفنية لمطار رأس الخيمة الدولي في الإمارات العربية المتحدة. ويرمي العقدان إلى تدريب الموظفين وتطوير المطارات.

ومطار مرسى علم الدولي الذي افتتح في عام ٢٠٠١ في مصر هو أول مطار خاص في الشرق الأوسط، وتملكه مجموعة الخرافي الكويتية، وتديره شركة "مطارات باريس". وقد أتاح المطار فرصاً جديدة للقطاع الخاص في المنطقة. فديوان الطيران المدني والمطارات، وهو السلطة المسؤولة عن المطارات في تونس، يبحث مثلاً في إمكانية إصدار عقد بناء وتشغيل ونقل ملكية لمطار النفيضة الدولي الجديد.

وأعلن الأردن أيضاً عن خطته الهادفة إلى خصخصة مطار الملكة علياء الدولي، في حين قررت المملكة العربية السعودية بناء صالة للحجاج في مطار جدة بموجب عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية، بهدف دعوة القطاع الخاص إلى المساعدة في تطوير المطارات الـ ٢٣ الأخرى في البلد في المستقبل.

(٣١) Zawya, "Flying carpets", Aviation Insight. Available at: http://www.zawya.com/transport/aviation/2004_review.cfm

٣- إصلاح القطاع الجوي وتحريره

يؤكد تنامي دور قطاع النقل الجوي وأهميته ضرورة إجراء الإصلاحات اللازمة لتعزيز كفاءته، من جهة، وإعداده للتنافس مع المطارات الفاعلة الدولية، من جهة أخرى. وتتمر الخطوط الجوية العربية بمرحلة انتقالية من بيئات مقيدة بشدة إلى بيئات أكثر ليبرالية، وتتحوّل من خطوط جوية تملكها وتدعمها الدول إلى شركات تجارية ومخصصة.

وقد اعتمد القليل من الدول العربية، حتى الآن، سياسة المجالات المفتوحة، إذ سعت، عوضاً عن ذلك، إلى السماح لشركاتها الوطنية بالتطور دون الاضطرار إلى التنافس على أرضها. غير أن التجارب الإيجابية لتلك السياسات في المطارات الإقليمية ساعدت في تهدئة خواطر المشككين، لاسيما في بلدان مثل الجزائر ومصر، اللتين تبحثان في فتح مجالتهما الجوية. وسيساعد فتح المجالات الجوية في زيادة حركة المطارات والخطوط الجوية وإتاحة خيارات أكثر للمستهلكين، ولكنه سيزيد المنافسة أيضاً، لاسيما من جانب الخطوط الجوية الأوروبية.

ومنذ أواخر الثمانينات، عززت الخطوط الجوية موقعها التنافسي بتوسيع نطاق شبكتها والارتقاء بها إلى أعلى المستويات، وذلك بتنظيم رحلات مشتركة مع خطوط جوية أخرى. ومن أهم التحالفات "ستار أليانس" (Star Alliance)، و"وان ويرلد" (OneWorld) و"سكايتيم" (SkyTeam)، وتبلغ حصتها من السوق ٢٣,٦ في المائة و ١٣,٥ في المائة و ٢٠,٧ في المائة، بالترتيب. والخطوط الجوية العربية الوحيدة التي تشارك في أي من هذه التحالفات هي الخطوط الملكية الأردنية، التي كان من المتوقع أن تنضم إلى شركة "وان ويرلد" اعتباراً من الأول من نيسان/أبريل ٢٠٠٧^(٣٢). وسيتولى أول تحالف عربي يضم مصر للطيران وطيران الخليج وطيران الشرق الأوسط والطيران العماني والخطوط الملكية الأردنية والخطوط العربية السعودية، والذي سيمسّى "أرابيسك" (Arabesk)، تنسيق مواعيد شركات النقل تلك، كما سيسمح بالتقليل من ازدواجية السعة، وربط الشبكات والوجهات، وتوليد الطلب في السوق من خلال تحسين ترابط الزبائن ورفع عدد المقاعد المتاحة من خلال تقاسم المسارات الجوية وترشيدها.

٤- مكاسب العمالة والاقتصاد الكلي

تشكل صناعة الطيران في العالم مصدراً رئيسياً للعمالة المباشرة وغير المباشرة. ووفقاً لفريق عمل النقل الجوي، وهو منظمة تحشد التأييد لصناعة النقل الجوي، يساهم الطيران بنحو ٨ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي من خلال النشاط الاقتصادي المباشر، وغير المباشر، والناتج عن الأنشطة الاقتصادية المباشرة أو غير المباشرة، والعرضي. وعلى صعيد العمالة، يقال إن صناعة النقل الجوي تشكل مصدراً لـ ١٣,٥ مليون وظيفة، منها ٥ ملايين وظيفة مباشرة تساهم في خلق ١٥,٥ مليون وظيفة أخرى في السياحة والقطاعات المتصلة بها^(٣٣).

ووفقاً لتقديرات فريق عمل النقل الجوي حول دول مجلس التعاون الخليجي والشرق، كانت ١٦٥.٠٠٠ وظيفة ترتبط بشكل مباشر بصناعة النقل الجوي في عام ٢٠٠٤، إذ بلغ مجموع الوظائف المتصلة بالنقل الجوي مليون وظيفة. كذلك، ساهمت تلك الصناعة بـ ١٦,١ مليار دولار من الناتج المحلي

(٣٢) Wikipedia. "Airline alliance". Available at: http://en.wikipedia.org/wiki/Airline_alliance

(٣٣) Air Transport Action Group (ATAG), *The Economic and Social Benefits of Air Transport*. Available at: <http://www.atag.org/files/Soceconomic-121116A.pdf>.

الإجمالي من خلال النشاط الاقتصادي المباشر، وغير المباشر، والناجم عن الأنشطة الاقتصادية، وبـ ٤٦ مليار دولار من خلال النشاط الاقتصادي العرضي. كما يؤدي النقل الجوي إلى خلق العمالة المباشرة، بصفته صناعة تقوم على كثافة رأس المال، من خلال مساهمته في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي بمعدل يفوق المتوسط.

ونظراً إلى أن عدداً من مراكز النقل الجوي في أنحاء العالم، مثل أمستردام وسنغافورة، أثبتت الفوائد الاجتماعية والاقتصادية الناتجة من تحقيق ما وصف أعلاه، يتوقع أن تولد المطارات الكبيرة في مجلس التعاون الخليجي التي وضعت برامج للتوسع مكاسب اقتصادية طويلة الأجل. ويصح هذا التوقع خصوصاً في حالة دبي التي وضعت أكثر خطط النمو طموحاً في المنطقة. وقد تبرز المطارات في البلدان الأخرى في مجلس التعاون الخليجي، لاسيما قطر، كمحاور للنقل عن جدارة.

إلا أن الأثر الاجتماعي والاقتصادي لتلك المشاريع العملاقة في مجال النقل الجوي يستحق المزيد من الدراسة. فتأثير صناعة النقل الجوي على العمالة في البلدان الصغيرة في مجلس التعاون الخليجي قد يتمثل في استيراد اليد العاملة وليس في إضافة وظائف جديدة إلى سوق العمل المحلية. كذلك، قد تكون الصلة بين نمو السياحة ونمو النقل الجوي أقوى في منطقة الخليج العربي منها في منطقة البحر المتوسط، نظراً إلى انتشار السفر جواً كوسيلة لبلوغ وجهات مثل دبي والدوحة.

هـ- استنتاجات وتوقعات

يشهد النقل الجوي الدولي في منطقة غربي آسيا نمواً ملحوظاً. والعوامل الرئيسية الثلاثة المؤدية إلى ذلك النمو هي دور المنطقة كمحور للسفر بين أوروبا وجنوب شرق آسيا وشرقها، ونمو السياحة، والنمو الاقتصادي العام في المنطقة ومردّه إلى النفط.

وتتركز قدرات النقل الجوي العربي وأنشطته ومشاريع توسيعه في البلدان المنتجة للنفط. ومن حيث الحركة البيئية، تتباين كثافة الشبكات والمسارات الجوية كثيراً؛ فتطور سفر الركاب ونقل البضائع المشحونة جواً في بلدان مجلس التعاون الخليجي أسرع بكثير منه في بلدان المشرق والمغرب العربي. وتشير المشاريع الجارية لتوسيع المطارات والخطوط الجوية إلى التركيز على نمو شبكات النقل لمسافات طويلة بين الخليج والوجهات العالمية، وإلى زيادة أدنى بكثير لتلك التي تربط المشرق بالمغرب. وفي البلدان التي تهدف إلى تعزيز السياحة، يتم التركيز أيضاً على تطوير حركة الركاب مع أوروبا. وما زال النقل الجوي البيئي في بلدان منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بواسطة شركات النقل المنخفضة التكاليف والكاملة الخدمات مجالاً غير متطور نسبياً.

وبالرغم من الأداء الإيجابي لقطاع النقل الجوي العربي خلال السنوات القليلة الماضية ونموه المتوقع خلال السنوات المقبلة، يواجه القطاع تحديات عديدة، لاسيما منافسة شركات النقل الدولية، وإمكانية أن تفتح الهند وسائر البلدان الآسيوية مجالاتها لرحلات مباشرة من أوروبا، وأن تهدد بالتالي موقع الشرق الأوسط كنقطة توقف طبيعية على هذا المسار الجوي المربح.

كذلك، يواجه تطور النقل الجوي العربي اختلالات تشمل خطر المنافسة غير السليمة - لأنها مشوهة - من شركات النقل الوطنية المدعومة في بعض أنحاء الشرق الأوسط، في حين لا تحصل خطوط أخرى هامة لتطوير التجارة والتكامل الاقتصادي في بلدان المنطقة على الدعم الكافي لنموها.

ويساهم قطاع النقل الجوي العربي في خلق الوظائف في المطارات وشركات الطيران وصناعاتها المساعدة، وتتراوح هذه الوظائف بين خدمة المطاعم والنقل الأرضي والوظائف المالية في الشركات الإقليمية الجديدة العاملة في إيجار الطائرات. ولكن، وبالرغم من أن قدرة تحرير النقل الجوي وتطويره على خلق وظائف جديدة في المنطقة، لاسيما في السياحة، تشكل شاغلاً هاماً في بعض البلدان، ما زالت بلدان أخرى ترى النقل الجوي مسألة تتعلق بسمعتها أو أملاكها الوطنية أو حتى سيطرتها السياسية.

وعليه، ينبغي ألا تسعى الحكومات والسلطات العربية إلى تعزيز قدرات مطاراتها وخطوطها الجوية فحسب، بل أن تركز أيضاً على المنافسة المتزايدة وغيرها من التحديات. وينبغي أن تشمل الخطوات المتخذة لتعزيز أداء القطاع والحفاظ على نموه تحسين الأطر التنظيمية، وتوقيع المزيد من الاتفاقات الثنائية، واعتماد السياسات المؤاتية والاستباقية - بما فيها تكييف الخطط الوطنية للتنمية الاقتصادية حسب إمكانيات النمو الإقليمي، من خلال تحرير النقل الجوي وفتحه، ورفع مستوى الخدمات والمرافق، وتشجيع اعتماد التكنولوجيات الحديثة، وتشجيع مشاركة القطاع الخاص.

ففي النهاية، بقدر ما يساهم نمو الاقتصاد بإحداث طفرة في قطاع النقل الجوي، تعود تلك الطفرة بالفائدة على الاقتصاد. وعلى الحكومات ألا تسعى إلى تلبية الطلب فحسب، بل أيضاً إلى توليده.

ثانياً - مسائل النقل الجوي التي تستدعي عناية الحكومة وتعاونها

ألف - مقدمة

يجمع قطاع النقل الجوي بين الهياكل الأساسية الخاصة بالأعمال التجارية والقطاع العام فتقوم الطائرة بنقل الركاب والشحن والبريد والسلع المرسلة بالبريد. وتقدم شركات النقل الجوي خدمات منتظمة. وقد تقدم تلك الخدمات عبر مسارات محلية أو إقليمية، وعبر مسارات داخلية أو دولية. لذا تستخدم مجموعة واسعة من الطائرات المستعملة لأغراض عامة أو متخصصة، ومن المطارات والعمليات داخل مباني الركاب. وتعزز هذه العمليات بواسطة مجموعة كبيرة من الخدمات والقطاعات الداعمة. وتعمل على تنظيم هذه الخدمات والعمليات وتعزيزها طائفة من الوكالات الوطنية والدولية العاملة في القطاع.

ومن العوامل ذات التأثير العام في القطاع ما يلي:

(أ) ملكية شركات الطيران

كانت شركات الطيران التي تأسست قبل الثمانينات في غالبيتها ملكاً للدولة ومصدراً من مصادر الفخر القومي حيث كانت تعرف بالناقل حامل العلم. لكن نمط رفع القيود التنظيمية والملكية الخاصة يسود منذ عدة أعوام، وإن في البلدان أو المناطق الأكثر تطوراً من الناحية الاقتصادية.

(ب) الطلب الكلي

يشهد الطلب الكلي نمواً، وذلك تماشياً مع النمو الديمغرافي والسكاني والنشاط الاقتصادي المتكافئ. وفي حين أن معدلات النمو تتفاوت داخل المنطقة، فإنها الأسرع في تلك المناطق التي تسجل أعلى المستويات من حيث رفع القيود التنظيمية والمنافسة، مما يؤدي إلى مزيد من المرونة في التسعير وبالتالي إلى انخفاض في الأسعار.

(ج) النشاط الاقتصادي

يحدد النشاط الاقتصادي الطلب على كافة خدمات النقل الجوي الرئيسية؛ فالعمليات التي تضطلع بها شركات الطيران هي التي توجه النشاط الاقتصادي على الصعيدين الإقليمي والدولي. ويتبع القطاع عموماً دورة اقتصادية تدوم أربع أو خمس سنوات. غير أنه حتى خلال السنوات الجيدة، تبقى ربحية شركات الطيران متدنية مقارنة بالقطاعات الأخرى، إذ تتراوح عموماً بين ٢ و ٣ في المائة^(٣٤). وفي السنوات السيئة، قد تكون النتائج مدمرة. وهذا ما حصل مثلاً بالنسبة إلى أصحاب شركات الطيران الذين كانوا يعملون مؤخراً بموجب ترتيبات الفصل ١١ في الولايات المتحدة الأمريكية، ومن خلال عدد عمليات الشراء والدمج^(٣٥). ويعزى هذا المعدل المتدني للعائدات بحسب الاتحاد الدولي للنقل الجوي إلى عدد من ضغوط الدورة الاقتصادية على القطاع كارتفاع أسعار النفط. إلا أنه ينبغي كذلك النظر في مسائل هيكلية أساسية،

(٣٤) Wikipedia, "Airline". Available at: http://en.wikipedia.org/wiki/Scheduled_air_transprot

(٣٥) الفصل ١١ هو جزء من قانون الإفلاس في الولايات المتحدة الأمريكية وهو يرفع عملية إعادة التنظيم بموجب قوانين الإفلاس في الولايات المتحدة الأمريكية.

بما في ذلك الافتقار إلى التنافس بين الموردين (كالمطارات) الذي يؤدي إلى انعدام الكفاءة وعدم اكتمال رفع القيود التنظيمية في قطاع الطيران مما يحول دون ترشيد إعادة هيكلة القدرة الاستيعابية^(٣٦).

(د) تكاليف التمويل

تمثل تكاليف التمويل عاملاً هاماً من العوامل التي تدخل في وضع خدمات تنافسية جديدة والحصول على معدات جديدة. فوجود هوامش ضئيلة كهذه، قليلة هي شركات الطيران التي تحقق التوقعات المالية المقبولة، باستثناء عدد ضئيل من أصحاب شركات الطيران المتخصصة.

(هـ) عمليات التوحيد

تعتبر مسألة التوحيد حيوية بالنسبة إلى مستقبل القطاع. ففي منتصف التسعينات كانت حوالي ١ ٠٠٠ شركة من شركات الطيران الدولية المنتظمة تسير حوالي ١٨ ٠٠٠ طائرة عالمياً. وفي حين أن أعداد طائرات الملاحة المستخدمة لأغراض عامة عالمياً تعادل ٤٠٠ ٠٠٠ طائرة (رغم عدم توافر أرقام دقيقة على هذا المستوى)^(٣٧)، غير أن العدد الكبير من طائرات الملاحة الأحادية المحرك المستخدمة لأغراض عامة قد انخفض نتيجة أنظمة أكثر تشدداً تتعلق بالمسؤولية، والمطالب الأمنية، وتكاليف التأمين ضمن أمور أخرى. وبما أن معظم شركات الطيران الوطنية هي ملك للحكومات، فإن الاحتمالات كبيرة للدعم المالي، والأفضليات، والنتائج المخفية أو غير المعلنة. لذا تحصل معظم عمليات التوحيد والدمج ضمن بلد، كالولايات المتحدة الأمريكية، أو منطقة، كأوروبا. كذلك، تتفاوض الحكومات فيما بينها عموماً بشأن حقوق النقل الدولية وفقاً للاتفاقات الثنائية. لذا من الممكن أن تخسر شركة طيران جزءاً كبيراً من حقوق الهبوط لدى اندماجها مع شركة طيران أخرى تخضع لملكية وطنية مختلفة.

يمكن أن يأتي توحيد شركات الطيران في شكل عمليات الدمج، وال شراء والتحالف التجاري والاشتراك في التسويق، وتقاسم رموز الركاب، وترتيبات المساهمة في رأس المال وإدارة المرافق. غير أن هناك تعقيداً في السوق بسبب الترتيبات المالية لشركات الطيران الوطنية وكذلك بسبب سلسلة من الترتيبات التقييدية المرتبطة بالمسارات والفترات الفاصلة بين الإقلاع والهبوط. ومن الضروري زيادة التوحيد لتحسين استخدام الموارد وتحقيق عائدات أكبر.

وتشمل المسائل التشغيلية الأخرى الأمن والمسائل البيئية وما يرتبط بها من أنظمة، وفي حالة الشحن، تبسيط إجراءات التداول والنقل وفعاليتها في كامل سلسلة التوريد، وبخاصة الإجراءات والضوابط التي تفرضها الجمارك وسائر الوكالات الحكومية.

ورغم التهديدات الإرهابية، والتحديات الاقتصادية، وقائمة المسائل التشغيلية والتشريعية المحيرة، ما زال القطاع يسير قدماً. وستشكل القوتان الاقتصاديتان الناشئتان، الصين والهند، حافزاً جديداً لنقل الركاب

(٣٦) IATA, Annual Report 2006. Available at: http://www.iata.org/iata/Sites/agm/file/2006/file/annual_report_06.pdf

(٣٧) تندرج فئة ناقلي البضائع الذين يسرون طائرات الملاحة المستخدمة لأغراض العامة ضمن فئات عديدة داخل اتحاد النقل الجوي الدولي. فقوائم منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكار) تعد حوالي ٦٠٠ ٨ من ناقلي البضائع الذين يسرون طائرات الملاحة المستخدمة لأغراض العامة. ويصل العدد، استناداً إلى موسوعة "ويكيبيديا" (Wikipedia)، إلى ٤٠٠ ٠٠٠ لكنه أخذ في الانخفاض لأن شركات الطيران التي تملك طائرات ذات القدرة الاستيعابية الأكبر وشركات السعاة بدأت تغير ديناميات هذا القطاع.

والبضائع. فتصاميم الطائرات الجديدة تقدم جيلاً جديداً من الخدمات الجوية والمسارات والنماذج الاقتصادية الممكنة، ومع أن القطاع سيأخذ شكلاً مختلفاً وسيكون عليه مواجهة مجموعة من التحديات الأخذ في الاتساع، فإنه سيستمر وسينمو.

باء- الحالة الراهنة

سجلت أول رحلة لطائرة ذات محرك في عام ١٩٠٣. وبعد مضي قرن، واندلاع حربين عالميتين، حدثت تغييرات كبيرة. فقد تسببت الحرب العالمية الثانية تحديداً بأكبر التغيرات. ومع انتهاء الحرب، كانت الطائرات الكبيرة، البعيدة المدى المجهزة بأربعة محركات، والمضغوطة للتخليق على ارتفاع شاهق والمزودة بكامل الأدوات للتخليق والهبوط برؤية محدودة تقوم بنقل الركاب والبضائع. وقد تحسنت تدريجياً من حيث القدرة الاستيعابية والسرعة والتوفير والمدى مع إدخال الطائرات الكبيرة الحجم والمزودة بالمحركات النفاثة. ومع حلول كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥، كانت شركات الطيران المنتظمة تنقل ما يزيد على ١٦٥ مليون راكب وثلاثة ملايين طن من البضائع شهرياً^(٣٨).

وتتضمن خدمات الدعم في النقل الجوي الحديث ما يلي:

(أ) صيانة الأطر الجوية والمحركات؛

(ب) التدريب والكفاءة في التحاقق، بما في ذلك أجهزة المحاكاة الخاصة بالعمليات الفنية الموجهة إلى ما يلي:

(١) المهندسون؛

(٢) الربابنة وطاقم الرحلة؛

(٣) موظفو المقصورة؛

(ج) مؤسسات إصدار تذاكر الطيران والتسويق والعاملون فيها؛

(د) الموظفون الأرضيون في العمليات الفنية والشحن؛

(هـ) نظم تكنولوجيا المعلومات للحجوزات، وتنظيم الرحلات والتخطيط للقدرة الاستيعابية والإدارة والمحاسبة؛

(و) إعداد الطعام وتزويد الأغذية؛

(ز) تشغيل النقل الأرضي، والفنادق، والمنتجعات وما يرتبط بها من خدمات.

(٣٨) حسابات الإسكوا استناداً إلى بيانات الإيكاو؛ انظر، ICAO, Airline Traffic Forecasts and Financial Trends – 2006-2008, (Cir312) (AT/133), January 2007.

ويمكن أن تكون المطارات مملوكة ومشغلة من قبل القطاع العام أو القطاع الخاص، لكنها تقدم كلها خدمات الدعم للطائرات القادمة والمغادرة وعمليات المرور العابر. وتقدم خدمات الطيران والسلامة والأمن ومرافق مناولة البضائع والركاب، ومجموعة من العمليات الأرضية للتخزين وعمليات السوق الحرة والجمارك ومعاملات الهجرة، فضلاً عن البيع بالتجزئة وهيكلية مناولة الزوار.

وتتضمن الخدمات الرئيسية التي يقدمها أصحاب شركات النقل الجوي ما يلي:

- (أ) خدمات الركاب المنتظمة؛
- (ب) خدمات الركاب غير المنتظمة؛
- (ج) الخدمات الخاصة غير المنتظمة؛
- (د) الخدمات المنتظمة المشتركة للركاب/الشحن؛
- (هـ) الخدمات غير المنتظمة المشتركة للركاب/الشحن؛
- (و) خدمات الشحن المنتظمة؛
- (ز) خدمات الشحن غير المنتظمة؛
- (ح) خدمات الطيران العامة؛
- (ط) البريد الخاص الجوي، وخدمات السعاة والخدمات البريدية.

ويمكن أن تتوفر جميع هذه الخدمات كخدمات من نقطة إلى نقطة أو خدمات استلام/تسليم متعددة المرافئ، على الصعد المحلية والإقليمية والوطنية والدولية.

ومقارنة بالنقل الطرقي، والنقل بالسكك الحديدية والنقل المائي والنقل البحري، لا يزال النقل الجوي بين القارات غالي الثمن من حيث كلفة الوحدة. فكلفة شحن الكيلوغرام الواحد جواً أعلى ثمناً بست مرات من كلفة شحن الحاوية عبر المحيط^(٣٩). وتتضمن هذه التكاليف بشكل رئيسي المعدات الرأسمالية والفائدة وتكاليف الإيجار والتشغيل والوقود. وتشمل التكاليف الكبيرة الأخرى تكاليف الهبوط ورسوم المطار والتكاليف المتعلقة بالمسائل الأمنية ومجموعة من التكاليف المرتبطة بالاتفاقات القانونية التنظيمية المبرمة على الصعيدين الوطني/الدولي. لكن كلفة الشحن الجوي المرتفعة نسبياً تعوضها سرعة الوصول إلى العنوان المقصود وما ينتج عنها من انخفاض في تكاليف التخزين.

جيم - العوامل الاقتصادية

إن غالبية شركات الطيران مخصصة، غير أن الشركات التي يملكها القطاع العام (جزئياً أو كلياً) تعاني من المشاكل الاقتصادية نفسها التي تواجهها الأعمال التجارية القائمة على كثافة رأس المال والحساسية للسوق. وتبرر الحكومات تدخلاتها وإعاناتها وفقاً لنمو السوق وإمكاناته، فيتفادى افتقار القطاع عموماً إلى الربحية وتزيد الحاجة إلى رأس المال. فمع التأثير الذي تحدثه الخصخصة في كافة القطاعات تدريجياً والتوازن الذي يحققه قطاع النقل الجوي بين العرض والطلب، ونضج الأعمال التجارية الخاصة بالموردين منخفضي الكلفة وموردي المجموعة الكاملة من الخدمات، ينبغي أن تخف قبضة القطاع المحكمة على الربحية.

(٣٩) John D. Kasarda, Stephen J. Appold and Makoto Mori Appold, "The impact of the air cargo industry on the global economy", International Air Cargo Association Air Cargo Forum, Calgary, Canada, 13 September 2006. Available at: <http://www.tiaca.org/2006/presentations/impact.doc>

(أ) الاتصال المباشر ومع كل بلد على حدة استناداً إلى خصوصيات كل بلد، والسماح بتقاسم الرموز، بما في ذلك تقاسم الرموز مع طرف ثالث: وقد أبرمت الولايات المتحدة الأمريكية حتى اليوم اتفاقات حول الأجواء المفتوحة مع ما يزيد على ٧٦ بلداً حول العالم، بما في ذلك اتفاقات مع سبعة بلدان عربية هي الأردن والإمارات العربية المتحدة والبحرين والكويت والمغرب وعمان وقطر؛

(ب) الاتفاقات المتعددة الأطراف من أجل تحرير النقل الجوي الدولي: ففي ٢١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١، دخل حيز النفاذ الاتفاق الأول، وهو اتفاق متعدد الأطراف عن تحرير النقل الجوي الدولي (ماليات). وهو يضم الولايات المتحدة الأمريكية وبروني دار السلام وتونغا وساموا وسنغافورة وشيلي ونيوزيلندا^(٥٦). وقد انضمت جزر كوك إلى الاتفاقية مؤخراً، في ٢٣ تموز/يوليو ٢٠٠٦. ويتضمن الاتفاق حقوق الحركة المفتوحة، بما في ذلك الحرية السابعة، وهو يهدف إلى استحداث فرص استثمار جديدة لشركات الطيران، وإطلاق شركات طيران جديدة في الأسواق المعنية، لا سيما من خلال إزالة قيود عديدة تتعلق بالملكية الأجنبية المنصوص عليها في الاتفاقات الثنائية؛

(ج) المحادثات الأوروبية الأمريكية الرامية إلى تحرير الأجواء عبر المحيط الأطلسي: فقطاع النقل الجوي ينتظر إنجاز الاتفاق الأكبر للأجواء المفتوحة في تاريخ قطاع النقل الجوي بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية. وسوف يعتمد هذا الاتفاق على سوق من ٧٥٠ مليون نسمة و٢٦ دولة ليصبح أكبر سوق متحررة للنقل الجوي في العالم. وقد استهلّت المفاوضات بين أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية في حزيران/يونيو ٢٠٠٣ بهدف التوصل إلى اتفاق بشأن تحرير النقل الجوي عبر المحيط الأطلسي، واستمرت حتى منتصف عام ٢٠٠٤. وبعد فترة من الخمود، استؤنفت المفاوضات بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥. وفي ذلك الوقت، رفضت الولايات المتحدة الأمريكية طلب الاتحاد الأوروبي منح شركات الطيران الأوروبية حق الملاحة الجوية الداخلية في الولايات المتحدة الأمريكية. وتشمل مسائل أخرى القوانين الأمريكية المتعلقة بملكية شركات الطيران والتحكم فيها، والتي صممت جزئياً لحماية الشركات الناقلة الأمريكية ولكن كذلك لإرضاء المؤسسة العسكرية في الولايات المتحدة الأمريكية، بحيث يحفظ الأسطول الجوي المدني الاحتياطي بالاعتماد على الأساطيل التجارية لمد جسر جوي خلال حالات الطوارئ الوطنية. وفي المقابل، تحظى شركات الطيران بالأولوية في نقل العسكريين والموظفين الحكوميين. أما المسائل الأخرى فتشمل موقف الإعفاء من الضرائب لطيران الاتحاد الأوروبي-الولايات المتحدة الأمريكية، ومواءمة السياسات المناهضة للاحتكار بغرض الحماية من السلوك الاستعادي.

واتفق الطرفان على مبدأ تحرير المجال الجوي فيما بينهم وباشرا المفاوضات حول مسودة اتفاق. وكان من المتوقع أن تستعرض الولايات المتحدة الأمريكية قوانين الملكية الأجنبية في آب/أغسطس ٢٠٠٦ لكي تعلن النتائج مع انعقاد اجتماع وزراء الاتحاد الأوروبي الذي كان مقرراً عقده في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٦. وكان من المتوقع أن يتم التصويت في ذلك الاجتماع على اقتراح اتفاق تحرير المجال الجوي عبر المحيط الأطلسي.

وكانت المحادثات بين الأوروبيين والأميركيين تهدف إلى إنجاز اتفاق نهائي مع حلول نهاية عام ٢٠٠٦، لكن الأميركيين قرروا إرجاء استعراض القيود المتعلقة بالملكية الأجنبية. ومع ذلك ما زال الفريقان يأملان في التوصل إلى اتفاق نهائي مبكر يصار إلى تطبيقه في صيف ٢٠٠٧ كما كان مقرراً من قبل.

تجدر الإشارة كذلك إلى أن وزارة النقل الأمريكية قامت في ٥ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٦ بسحب اقتراح يتعلق بقواعد الاستثمار الدولية وأعربت عن التزامها العمل على وضع اتفاق بشأن الأجواء المفتوحة. وكان هذا الاقتراح سيغير القوانين التي تحكم الاستثمار الدولي في شركات الطيران في الولايات المتحدة الأمريكية. وقد جاء سحب الاقتراح بعد أن قامت الوزارة باستعراض مجموعة من التعليقات الصادرة عن القطاع العام، بما فيها تلك الصادرة عن الكونغرس الأمريكي.

وكان الاقتراح الأصلي، الذي صدر في المرة الأولى عن الوزارة في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥، ثم عدل في أيار/مايو ٢٠٠٦، سيسمح للمستثمرين الدوليين بمزيد من المدخلات في هياكل التسويق وتحديد المسارات والأساطيل في شركات الطيران في الولايات المتحدة الأمريكية، مع الحفاظ على الملكية المحلية الحالية وحماية اليد العاملة.

٢- التطورات التنظيمية داخل الاتحاد الأوروبي

في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢، أصدرت محكمة العدل الأوروبية حكماً ضد الملكية الوطنية في الاتفاقات الثنائية المبرمة بين أي بلد من بلدان الاتحاد الأوروبي وبلد ثالث^(٥٧). وبالتالي، يسعى الاتحاد الأوروبي إلى تعديل الاتفاقات الثنائية بين دول الاتحاد الأوروبي وبلدان أخرى من بينها دول عربية. ويستند هذا الطلب إلى أساس قانوني غير أن تبعاته هي بلا شك اقتصادية.

المحادثات العربية-الأوروبية

أجرى الاتحاد العربي للنقل الجوي والهيئة العربية للطيران المدني عدة جولات من المحادثات مع المفوضية الأوروبية حول الاتفاقات الثنائية بين الاتحاد الأوروبي ودول عربية. وبناءً على ذلك، أعدت الهيئة العربية للطيران المدني الآلية العربية الجماعية للمفاوضات مع الكتل الإقليمية ودون الإقليمية بهدف التفاوض جماعياً مع نظرائها في أوروبا. وقد وقعت ثلاث عشرة دولة من الدول العربية على الاتفاق، وصادقت عليه أربعة بلدان وتقوم حالياً دولتان بإجراءات المصادقة عليه. وقد دخل هذا الاتفاق حيز النفاذ في ١٥ حزيران/يونيو ٢٠٠٦.

وأجرى الاتحاد العربي للنقل الجوي بالاشتراك مع الهيئة العربية للطيران المدني محادثات مع المفوضية الأوروبية، انتهت إلى وضع جدول أعمال يتضمن الأهداف التالية:

- (١) يجب أن تشكل هذه المرحلة جزءاً من حوار يسعى إلى التوصل إلى اتفاق أوروبي-عربي حول الطيران بناءً على إذن صادر عن وزارات النقل والطيران المدني العربية باستحداث آلية عربية للتفاوض مع الكتل الإقليمية ودون الإقليمية؛

هاء- الوكالات والهيئات المنظمة الدولية

منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) واتحاد النقل الجوي الدولي هما الوكالتان الدوليتان الرئيسيتان في قطاع النقل الجوي.

فالإيكاو، وهي إحدى الوكالات التابعة للأمم المتحدة، هي المحفل العالمي للطيران المدني وهي "تعمل على تحقيق رؤيتها المتمثلة في طيران مدني يتسم بالسلامة والأمن وقادر على التنمية المستمرة، وذلك من خلال التعاون بين دولها الأعضاء"^(٤٤). لذا، تعمل الإيكاو من خلال وزارات النقل أو الطيران، أو غيرها من الوزارات التي تضطلع بمسؤوليات مماثلة، وبشكل فعال، عبر شركات الطيران الوطنية في بلدان عديدة.

وفيما يلي الأهداف التي حددتها المنظمة في الأجلين القريب والمتوسط:

- (أ) تعزيز سلامة الطيران المدني العالمي؛
- (ب) تعزيز أمن الطيران المدني العالمي؛
- (ج) تقليل إلى أدنى حد التأثير السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة؛
- (د) تعزيز كفاءة عمليات الطيران؛
- (هـ) الحفاظ على استمرارية عمليات الطيران؛
- (و) تعزيز القانون الذي يحكم الطيران المدني الدولي^(٤٥).

أما الاتحاد الدولي للنقل الجوي فهو منظمة تجارية عالمية في قطاع النقل الجوي الدولي تضم ٢٦٠ شركة طيران تمثل ٩٤ في المائة من الحركة الجوية الدولية المنتظمة. ويضطلع الاتحاد بمجموعة من الأنشطة منها ما يلي^(٤٦):

- (أ) عمليات المطارات؛
- (ب) خدمات المطار والملاحة الجوية؛
- (ج) الشحن؛
- (د) اقتصادات شركات الطيران؛
- (هـ) البيئة؛
- (و) المسائل المالية لشركات الطيران؛
- (ز) الركاب؛
- (ح) السياسات العامة والأنظمة؛
- (ط) السلامة والأمن؛
- (ي) تبسيط إجراءات العمل.

(٤٤) (الإيكاو)، "Strategic objectives of ICAO". Available at: http://www.icao.int/icao/en/strategic_objectives.htm.

(٤٥) المرجع نفسه.

(٤٦) IATA, "Areas of activity". Available at: <http://www1.iata.org/whatwedo/>

وتعالج هاتان الهيئتان عملياً، على مستوى معين، تقريباً كافة القضايا التي تهم اليوم شركات الطيران وعملياتها. ولكن لكل بلد أنظمتها الخاصة به. ففي أحيان كثيرة، تشمل أنظمة وطنية عديدة كافة الجوانب التي تدخل في صلب العمليات التي تضطلع بها شركات الطيران. كذلك، تمثل منظمات تجارية متخصصة عديدة شركات الطيران وأنواع أعمالها التجارية الفردية، المنظمة في الغالب ضمن الخطوط الوطنية والإقليمية.

واو- النقل الجوي في العالم العربي

يعتبر قطاع الطيران العربي حالياً الأسرع نمواً في العالم. ولذلك تواجه البلدان العربية تحديات كثيرة تتعلق بالنمو المتوقع. وقد شرع العديد منها الآن في بناء أساطيله الخاصة وتحسين البنية التحتية بشراء طائرات جديدة وإنشاء مبان للركاب ومطارات دولية جديدة. فالتزامات بناء ٢١ مطاراً في المنطقة العربية وتوسيعها بلغت حتى اليوم كلفة قدرت بما لا يقل عن ٣٢ مليار دولار. وفي عام ٢٠٠٥ وحده، زادت قدرة استيعاب الركاب بما مجموعه ١٠ ملايين راكب، فزادت قدرة الاستيعاب الإجمالية في المطارات التي تأتي في طليعة المطارات في المنطقة العربية إلى ١٧٥ مليون. ومع إنجاز كافة المشاريع في المطارات، سوف تتخطى قدرة الاستيعاب الإجمالية للمطارات في المنطقة ٤٠٠ مليون راكب سنوياً^(٤٧).

وتقابل الإيكاء والاتحاد الدولي للنقل الجوي، على الصعيد الإقليمي، الهيئة العربية للطيران المدني^(٤٨) ومقرها الرئيسي في الرباط، والاتحاد العربي للنقل الجوي^(٤٩) ومقره الرئيسي في بيروت.

وتشير أحدث الأرقام الصادرة عن الاتحاد العربي للنقل الجوي في عام ٢٠٠٦ إلى أن حركة الركاب في شركات الطيران العربية سجلت نمواً بنسبة ١٤,١ في المائة وحركة البضائع بنسبة ٨,٢ في المائة، في حين قامت المطارات العربية بمناولة حوالي ١٣٤ مليون راكب. وتوقعات النمو الأخرى المتعلقة بالركاب والشحن تدعو إلى التفاؤل^(٥٠).

وبهدف تشجيع نمو القطاع نمواً سليماً والحفاظ عليه، يتعين على الحكومات العربية أن تعيد النظر في الطريقة التي تعتمد عليها في تنظيم شؤون النقل الجوي المتعلقة بمجموعة من المسائل تتضمن الأجواء المفتوحة وحقوق الهبوط والمسارات والملكية والأمن والسلامة وسياسات تسعير الوقود وحقوق الركاب، وبناء المطارات، والنفاذ إلى الطرق والسكك الحديدية والنقل البحري والمائي وتكاملها تيسيراً للتجارة والحركة العابرة.

وفيما يتعلق بإصلاح النقل الجوي، ما زالت البلدان العربية متأخرة وبأشواط عن البلدان الصناعية رغم النمو المؤثر الذي حققته في عام ٢٠٠٥ بضع من شركات الطيران التي توجد مقارها في الخليج مثل القطرية، وطيران الإمارات والخطوط الجوية العربية السعودية والاتحاد. ولا يزال العديد من خدمات الطيران العربي خاضعاً لشركات الطيران والمطارات الحكومية. فتدخل الحكومة والبنى المؤسسية البالية

(٤٧) "Major Airport projects" (September 2005) Zawaya, Aviation Insight.

(٤٨) الهيئة العربية للطيران المدني، متاحة على العنوان: <http://www.acac.org.ma/>.

(٤٩) الاتحاد العربي للنقل الجوي، متاحة على العنوان: <http://www.aaco.org/>.

(٥٠) AACO, "Arab air transport statistics 2006". Available at: <http://www.aaco.org>

والإجراءات الروتينية كلها عوائق مستمرة تحول دون التوصل إلى إنشاء قطاع للنقل الجوي في المنطقة العربية قادر على المنافسة والحفاظ على حصته في السوق وتتميتها ضمن قطاع النقل الجوي المعولم.

وقد انتهج الاتحاد الأوروبي استراتيجية تحرير وخصخصة تكامل سوق الطيران لديه خلال العقدين الماضيين بما يضمن فعاليته واستمراره. ورفع الاتحاد القيود التنظيمية عن نظم الترخيص والنفاز إلى السوق والتعريفات. فمنع التوجهات الاحتكارية، وتشجيع المنافسة والحد من المساعدات والإعانات الحكومية شكلت كلها جزءاً من إطار السياسة العامة. وقد أصبحت عمليات المناولة الأرضية التي رفعت عنها القيود التنظيمية والأنظمة المتعلقة بمنح حقوق الهبوط والإقلاع نافذة. كما وضع الاتحاد آلية لتوحيد أنظمة الطيران في أنحاء المنطقة. ومنذ عام ٢٠٠٢، أصبحت المفوضية الأوروبية، وهي حكومة الاتحاد الأوروبي، تملك الصلاحية لوضع اتفاقات الخدمات الجوية الدولية مع بعض الدول، علماً أن الاتفاقات الثنائية بين الدول هي التي كانت تحكم هذه المسألة^(٥١).

ويمكن لهذه المجموعة من أفضل الممارسات، والتي تستند إلى خبرة الاتحاد الأوروبي، أن تشكل مساعدة كبيرة للكيانات العربية حيث أنها توفر رؤية واضحة تركز على أهمية القيام بما يلي:

- (أ) وضع سياسة عامة إقليمية مشتركة للنقل؛
- (ب) تعزيز التحرير إقليمياً؛
- (ج) تيسير مواعمة الأنظمة؛
- (د) تحقيق التكامل التجاري عبر إعادة هيكلة شركات الطيران الوطنية وخصصتها؛
- (هـ) إعادة هيكلة هيئات الطيران المدني وإنشاء هيئة عامة للطيران المدني مستقلة تعمل كمنظم وحيد في كل بلد وفي كل مطار، وبذلك إقامة سلطة مطار مستقلة وتجارية تكون هي المشغل الوحيد؛
- (و) تمكين الهيئة العربية للطيران المدني من أداء دور منظم الملاحة الجوية الإقليمية؛
- (ز) تشجيع الهيئة العربية للطيران المدني والاتحاد العربي للنقل الجوي على وضع خطة عمل مشتركة بين الملاحة الجوية وشركات الطيران.

زاي - المسائل التنظيمية للحكومات العربية

توجه الهيئة العربية للطيران المدني أعضائها نحو اعتماد سياسة الأجواء المفتوحة كجزء من خارطة الطريق التي وضعتها الجامعة العربية. غير أنه نظراً إلى الصعوبات التي تواجهها المفوضية في تنفيذ التوصيات من خلال عملية صنع القرار القائمة، يجب تعديل ميثاقها وقوانينها وأنظمتها الداخلية. حينئذ يمكن أن تؤدي الهيئة العربية للطيران المدني دوراً أساسياً إلى جانب الاتحاد العربي للنقل الجوي في تحديد الإطار الإقليمي لسياسة عربية مشتركة للطيران.

(٥١) Air Transport Portal of the European Commission. Available at: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/index_en.htm.

لقد راجت في العالم العربي مدرسة فكرية جديدة تركز على أهمية تعزيز قدرات شركات الطيران العربية على التنافس مع الشركات الناقلة العالمية، وقد انبثق عنها اتحاد شركات الطيران العربي الأول، "أرابسك" (Arabesk)، الذي يضم مصر للطيران وطيران الخليج وشركة طيران الشرق الأوسط والملكية الأردنية والخطوط الجوية العربية السعودية والخطوط الجوية اليمنية^(٥٢). ويهدف هذا التحالف إلى الحد من الازدواجية على مستوى القدرات الاستيعابية وشبكات الربط والوجهات المقصودة الأمر الذي يولد طلباً في السوق من خلال تحسين الترابط بين العملاء والاستعمال الأمثل للقدرات الاستيعابية عبر تقاسم في المسارات وترشيدها وتحقيق الفعالية عبر التعاون.

إلا أنه حتى مع تضافر جهود البلدان العربية وتزايد عدد المطارات ذات الأجواء المفتوحة، تبقى الخصخصة بعيدة عن قائمة الأولويات بالنسبة إلى الحكومات العربية. فقد أرجأت بلدان مثل الكويت ولبنان برامج الخصخصة لديها. ولكن ثمة مؤشرات إيجابية عن تبني قطاع الطيران في العالم العربي القيام بعملية الإصلاح. ففي المملكة العربية السعودية مثلاً تتحول السلطات من سياسة الحمائية نحو نهج أكثر تحراً يسمح بإنشاء عدة شركات طيران خاصة. والأهم هو أن إعادة الهيكلة من خلال خصخصة الكيانات غير الرئيسية قد بدأت. فالخطوط الجوية العربية السعودية تعد خمس قطاعات مهمة للخصخصة (انظر أعلاه). وقد حذا حذوها كل من مصر للطيران والملكية الأردنية ولبنان. فالقطاع الخاص في لبنان يشغل الأسواق الحرة، ومرائب سيارات وخدمات تزويد الأطعمة، وخدمات أرضية في مطار رفيق الحريري الدولي. وفي الأردن، لم تحول إلى القطاع الخاص سوى السوق الحرة وخدمات تزويد الأطعمة. ويشكل تشجيع القطاع الخاص على المشاركة في الأعمال التجارية للطيران شرطاً مسبقاً من الشروط اللازمة لتحقيق أرباح ملموسة للقطاع.

ويختلف مدى مشاركة القطاع الخاص في البنية التحتية للمطارات (من تشغيل وملكية) اختلافاً كبيراً فيما بين بلدان المنطقة العربية. ففي بلدان عديدة، كالأردن والجزائر والجمهورية العربية السورية ولبنان والمغرب، تقتصر صلاحيات الدولة على تشغيل المطارات وملكيته. أما غيرها من البلدان فتتظم حالياً عدداً من مشاريع البناء والتشغيل والتحويل، لا سيما في مصر حيث دعت الحكومة القطاع الخاص إلى المشاركة في مشاريع خاصة بتسع مطارات جديدة، ومثلها كل من قبرص وتونس وتركيا.

ويزداد انتشار سياسة الأجواء المفتوحة مقارنة باتفاقات الخدمات الجوية الثنائية التقليدية. ففي عام ٢٠٠١، اعتمد لبنان هذه السياسة، بما في ذلك حق الحرية الخامسة، من دون المعاملة بالمثل. ويعتمد كل من البحرين وقطر سياسات الأجواء المفتوحة بينما عقدت الأردن اتفاق الأجواء المفتوحة مع الولايات المتحدة الأمريكية في عام ١٩٩٦، مثلما فعلت المغرب في عام ٢٠٠١. وفي عام ٢٠٠٦، كانت المغرب البلد غير الأوروبي الأول الذي يوقع اتفاقاً كاملاً للطيران تملك فيه المفوضية الأوروبية صفة المجموعة الإقليمية. فإلى جانب إزالة كافة القيود المتعلقة بالقدرة الاستيعابية يشمل هذا الاتفاق عدداً من الأهداف الأساسية المرتبطة بأنظمة السوق مثل تعزيز السلامة والأمن الجويين، ومواءمة قواعد المنافسة، والمساعدات الحكومية وحماية المستهلك، وتحسين الحماية البيئية وتسهيل الإجراءات الإدارية. كذلك يجيز الاتفاق الاستثمار فيما بين الشركات الأوروبية والمغربية^(٥٣). لكن معظم البلدان العربية ما زالت تعمل بموجب الاتفاقات الثنائية التقليدية.

(٥٢) AACO, press release, (10 February 2006). Available at: <http://www.aaco.org/pubnews.asp?id=942&lang=1>

(٥٣) European Union, press release, (12 December 2006)

وتعتمد سلامة عمليات النقل الجوي وكفاءتها على إدارة الحركة الجوية التي ترتبط ارتباطاً مباشراً بحالة البنية التحتية والمعدات والتقنيات والإجراءات. وباستثناء الجمهورية العربية السورية، حيث إدارة الحركة الجوية ضعيفة نسبياً من حيث بنيتها التحتية ومعدات، فإن معظم البلدان العربية متقدمة جداً والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية هو تكنولوجيا واعدة في قطاع النقل الجوي. لكن قلة من البلدان العربية أظهرت اهتماماً باعتماد النسخة الأوروبية من هذا النظام والمعروفة بنظام غاليليو. وهذا ينطبق على لبنان والأردن والجمهورية العربية السورية، في حين تتنافس تونس ومصر على استضافة مكتب غاليليو للتعاون.

تختلف حالة الأمن والسلامة في الملاحة الجوية بين البلدان العربية بشكل كبير. ففي حين خضع بعض البلدان فعلاً للتدقيق والتصديق من قبل الإيكاو، بدأت بلدان أخرى للتو في هذه العملية وعلاوة على ذلك، فإن بعض البلدان العربية، مثل تونس^(٥٤)، تطبق الآن معايير السلامة الخاصة بالسلطات الأوروبية المشتركة وهي تتطلع لكي تصبح أعضاء فيها من أجل الاستفادة من المساعدة الفنية وغير ذلك من أشكال الدعم^(٥٥).

ويضم مكتب التنسيق الإداري للحركة الجوية بين أوروبا والشرق الأوسط خمس دول هي الأردن والجمهورية العربية السورية وقبرص ولبنان ومصر. وهو يعمل كمُنبر لتيسير التعاون الإقليمي في إدارة الحركة الجوية وأداة لتنفيذ البرامج الأوروبية. وبرنامج كهذا هو نظام غاليليو مثلاً، وهو البرنامج الأوروبي لخدمات الطيران العالمية. لسوء الحظ يفتقر مكتب التنسيق الإداري للحركة الجوية بين أوروبا والشرق الأوسط إلى الأموال اللازمة لاستمرارية أنشطته، وتدخل الاتحاد الأوروبي حيوي لدعم هذا المنهج بما يضمن تكامل إدارة الحركة الجوية بالشكل اللازم.

وتبقى الحماية البيئية مسألة هامة في العديد من البلدان العربية. وبينما حققت بعض الحكومات تقدماً كبيراً في اعتماد الأنظمة البيئية الصادرة عن الاتحاد الأوروبي، تفقر بلدان كثيرة أخرى، مثل لبنان والجمهورية العربية السورية، إلى الحزم في تطبيق هذه الأنظمة. وهناك نقص واضح في الأنظمة العربية المتصلة بضجيج الطائرات وانبعاثاتها، وتخزين النفايات الخطرة وإدارتها، والتخلص من الزيت المستعمل، والمرشحات والبطاريات وفئات عديدة من السلع الخطرة.

ختاماً، يجب أن يشكل التحرير ضمن إطار أفضل الممارسات في الاتحاد الأوروبي أولوية من أولويات قطاع النقل الجوي العربي، لا سيما وأن الاتحاد هو الشريك الرئيسي لمعظم البلدان العربية. فثمانون في المائة من الحركة الدولية في تونس تتم مع الاتحاد الأوروبي. كذلك فإن ٦٠ في المائة من الرحلات الدولية المنتظمة و ٩٠ في المائة من الرحلات غير المنتظمة من المغرب وإليه تتم مع الاتحاد الأوروبي. وبشكل انضمام البلدان العربية بشكل تدريجي إلى المنطقة الجوية الأوروبية المشتركة أفضل استراتيجية لإنشاء مساحة مشتركة للنقل الجوي عبر أنحاء المنطقة الأوروبية المتوسطة. وسيساهم هذا الأمر أيضاً في تنمية الأمن والسلامة والفعالية والجوى الاقتصادية، وفي تحسين الشروط المواتية للبيئة في قطاع النقل الجوي في المنطقة العربية.

EuroMed Transport Project – Main Contract, Diagnostic Study Part II: Country Issues Module 11 – Tunisia, (٥٤)
December 2004. Available at: http://www.eruomedtransport.org/fileadmin/download/maincontract/diagnostic/part2_tunisia_en.pdf.

.European Joint Aviation Authorities. Available at: <http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html> (٥٥)

ثالثاً - تحرير النقل الجوي والأجواء المفتوحة

ألف - تحرير النقل الجوي

تعتبر الدول شركات النقل الوطنية لديها - وحقوق النقل - موارد استراتيجية ووطنية، وجزء من سيادتها ومن سيطرتها الفعلية والقانونية على البر والبحر والمجال الجوي ضمن الحدود الإقليمية المحددة. ولا يزال عدد كبير من شركات الطيران ملكاً للحكومة أو مدعوماً من القطاع العام، لذا لجأت الحكومات إلى فرض درجات عديدة من الحماية دفاعاً عن شركات الطيران التي تملكها.

وتشير عبارة "الأجواء المفتوحة" إلى اتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف للنقل الجوي، يحرر قواعد أسواق الطيران الدولية ويقلل من التدخل الحكومي (أو يزيله): وتطبق الأحكام على النقل الجوي للركاب والبضائع وكليهما معاً في الخدمات المنتظمة والمؤجرة.

وتسمح اتفاقات الأجواء المفتوحة لشركات النقل الجوي التي حددها الموقعون على الاتفاق باتخاذ القرارات حول المسارات والقدرة الاستيعابية والتسعير، وتحرر بالكامل شروط الرحلات المؤجرة وغيرها من أنشطة الطيران، بما في ذلك السماح باستعمال حقوق تقاسم الرموز دونما قيد، ومنح شركات الطيران إمكانية النفاذ اللامحدود إلى نقاط في البلدان الموقعة وإمكانية النفاذ اللامحدود إلى النقاط الوسطية وما بعدها. وتوفر هذه الاتفاقات مرونة تشغيلية قصوى للشركاء في تحالف شركات الطيران.

تروج بيئة الأجواء المفتوحة لنظام يقوم على المنافسة، حيث تتم إدارة النقل الجوي كما يدار أي عمل آخر، وتيسر توسيع نطاق قطاع النقل الجوي، وتقضي على إساءة استعمال الموقع المهيمن، وتقدم للناس خدمات أفضل بأسعار أدنى، وتخلق في نهاية المطاف فرصاً اقتصادية جديدة وتساعد على تحقيق النمو الاقتصادي شرط أن تحفظ أعلى درجات سلامة الطيران وأمنه وأن يتم تفادي حالات إساءة الاستعمال وانعدام الاستقرار في السوق، مثل إغراق القدرة الاستيعابية والمنافسة الشرسة.

وقد وقعت اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام ١٩٤٤ (المعروفة أيضاً باتفاقية شيكاغو) في شيكاغو لكي تشكل إطاراً لتنمية النقل الجوي المدني. وقد أدخلت حريات الجو للدول التي اعتمدت الاتفاقية فسمحت لها بالدخول في معاهدات ثنائية قادرة على منح الحقوق أو الامتيازات للخدمات الجوية الدولية المنتظمة. وقد أدت اتفاقية شيكاغو إلى إنشاء النظام الثنائي القائم اليوم حيث تجري المفاوضات مع كل شريك من الشركاء التجاريين على حدة.

١ - حريات الجو

يمكن تحديد حريات الجو على الشكل التالي:

- (أ) الحرية الأولى: هي الحق في التحليق ونقل البضائع فوق أرض شريك آخر في الاتفاقية من دون الهبوط؛
- (ب) الحرية الثانية: هي الحق في الهبوط في البلدان لأسباب فنية كإعادة التزود بالوقود دون صعود ركاب على متن الطائرة أو الهبوط منها؛
- (ج) الحرية الثالثة: هي حق شركة الطيران في بلد من البلدان في الهبوط في بلد آخر وفي إنزال ركاب قادمين من البلد الذي تنتمي إليه شركة الطيران؛

- (د) الحرية الرابعة: هي حق شركة الطيران التابعة لبلد ما في الهبوط في بلد آخر وفي أن يصعد إليها الركاب المسافرون إلى البلد الذي تنتمي إليه شركة الطيران؛
- (هـ) الحرية الخامسة - أو حقوق ما بعد الرحلة الأولى: هي حق شركة الطيران التابعة لبلد ما في الهبوط في بلد ثان، ثم تحميل ركاب والسفر باتجاه بلد ثالث، وعندها يهبط الركاب من على متن الطائرة؛
- (و) الحرية السادسة: هي الحق في النقل من دولة ما عبر البلد الأصلي إلى دولة ثالثة؛
- (ز) الحرية السابعة: هي الحق في النقل من دولة إلى دولة أخرى دون المرور عبر البلد الأصلي؛
- (ح) الحرية الثامنة أو الطيران الداخلي: النقل الخاص بالحركة الجوية التي تبدأ وتنتهي ضمن حدود بلد ما بواسطة شركة طيران تنتمي إلى بلد آخر.

يبين الشكل ٢ أدناه حقوق الحريات الجوية في اتفاقات الخدمات الجوية.

الشكل ٢ - حقوق الحرية الجوية في اتفاقات الخدمات الجوية

الحرية الأولى التحليق فوق بلد ما في الطريق	
الحرية الثانية التوقف لأسباب فنية في بلد آخر	
الحرية الثالثة نقل البضائع والركاب من البلد الأم إلى بلد آخر	
الحرية الرابعة نقل البضائع والركاب إلى البلد الأم من بلد آخر	
الحرية الخامسة نقل البضائع والركاب بين بلدين على متن شركة طيران تابعة لبلد ثالث عبر مسار ذات مصدر/وجهة في البلد الأم	
الحرية السادسة نقل البضائع والسلع بين بلدين على متن شركة طيران تابعة لبلد ثالث عبر مسارين مرتبطان بالبلد الأم	
الحرية السابعة نقل البضائع والركاب بين بلدين على متن شركة طيران تابعة لبلد ثالث عبر مسار من دون صلة بالبلد الأم	
الحرية الثامنة أو الملاحة الجوية الداخلية نقل البضائع والركاب داخل بلد ما على متن شركة طيران تابعة لبلد آخر عبر مسار ذات مصدر/وجهة في البلد الأم	
محلي صرف نقل البضائع والركاب داخل بلد أجنبي من دون صلة بالبلد الأم	

المصدر: منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، ورشة عمل حول إصلاح الانظمة المعمول بها في النقل الدولي للشحن الجوي، باريس، ٥-٦ تموز/يوليو ١٩٩٩، ورقة معلومات أساسية. متاح على العنوان <http://www.oecd.org/dataoecd/1/28/1821288.pdf>.

٢- بنود الأجواء المفتوحة

تحدد اتفاقات الأجواء المفتوحة قواعد أرضية متحررة لأسواق الطيران الدولية. وتنطبق الأحكام على النقل الجوي للأفراد والبضائع فقط والاثنتين معاً. وهي تشمل الخدمات المنتظمة والمؤجرة. وتتضمن البنود الرئيسية ما يلي:

- (أ) التنافس في إطار سوق حر؛
- (ب) التسعير الذي تحدده قوى السوق؛
- (ج) فرص عادلة ومتكافئة للمنافسة؛
- (د) الترتيبات التعاونية للتسويق؛
- (هـ) بنود تتعلق بتسوية المنازعات والمشاورات؛
- (و) الترتيبات التحريرية بشأن الرحلات المؤجرة؛
- (ز) السلامة والأمن؛
- (ح) حقوق الحرية السابعة الاختيارية لنقل البضائع فقط.

باء- نظرة تاريخية عامة للحالة الراهنة: الأجواء المفتوحة

شهد العقدان الأخيران تغيرات كبيرة ومفيدة تتعلق بأنظمة شركات الطيران. فالولايات المتحدة الأمريكية باشرت سعيها نحو إبرام اتفاقات الأجواء المفتوحة في عام ١٩٧٩، ومع حلول عام ١٩٨٢، كانت قد وقعت ٢٣ اتفاقاً ثنائياً للخدمات الجوية في كامل أنحاء العالم، وبشكل رئيسي مع الدول الصغيرة. وقد تلت ذلك في التسعينات اتفاقات مع بعض من فرادى الدول الأوروبية. وقد ساهم إنشاء السوق الأوروبي الموحد لخدمات النقل الجوي بين عام ١٩٨٧ وعام ١٩٩٧ في تعزيز النقل الجوي داخل أوروبا. ومن المتوقع أن يستفيد السوق العربي، وهو الأسرع نمواً في العالم، وبشكل كبير، من تخفيف القيود على النقل الجوي.

١- الولايات المتحدة الأمريكية والعالم

لقد اعتمدت الولايات المتحدة الأمريكية، كغيرها من الدول، النموذج الثنائي مع تداول الحقوق مع الشركاء بشكل محكم التوازن.

في عام ١٩٧٨، أزال تحرير سوق النقل الجوي المحلي في الولايات المتحدة الأمريكية الحواجز أمام دخول السوق. وبإزالة الأسواق المحلية المحمية، حث التحرير في الولايات المتحدة الأمريكية شركات الطيران على السعي أيضاً وراء فرص جديدة للنمو في الأسواق الدولية. وقد شمل ذلك حقوق المسارات وحقوق تشغيل الرحلات المؤجرة وغيرها من الفرص التجارية المتعلقة بحرية التسعير. وفي عام ١٩٩٥، أجرت الولايات المتحدة الأمريكية استعراضاً واسع النطاق لأهدافها واستراتيجياتها المتعلقة بمسألة الطيران. ومع حلول نهاية عام ١٩٩٥، أبرمت مع بلدان أوروبية ثمانية اتفاقات تتعلق بالأجواء المفتوحة.

وتواصل الولايات المتحدة الأمريكية سعيها إلى إبرام اتفاقات حول الأجواء المفتوحة وتتمحور سياستها حول:

وستشكل مسألة تمويل المعدات الجديدة والمحدثة دوماً عاملاً رئيسياً من العوامل الاقتصادية التي تدخل في عمليات شركات الطيران. فمع سعي شركات الطيران إلى تحديث أساطيلها لاستحداث مسارات وأسواق وخدمات جديدة ولكي تصبح عملياتها اقتصادية أكثر بوجود أحدث نماذج الطائرات، يبقى رأس المال العقدة الحاضرة دائماً. إزاء هذا الوضع، يتطور، وبسرعة، قطاع الإيجار من الأطراف الثالثة المالكة والإيجار القصير المدى وغير ذلك من الأدوات المالية المتنوعة، حيث تسعى شركات الطيران إلى التوفيق بين احتياجات المنافسة والسيولة النقدية والنتائج المالية.

كذلك تتمثل مسألة حرجة أخرى في دعم العملة لحماية العائدات، مثل الدعم ضد تقلبات أسعار الوقود والنفط.

بالإضافة إلى ذلك، تتحول أنشطة أخرى كالعمالة وعمليات الصيانة وتكنولوجيا المعلومات، شيئاً فشيئاً، نحو مزيد من الشمولية وذلك مع سعي القطاع إلى خفض التكاليف. فالاستعانة بمصادر خارجية تزداد شيوعاً لتأدية هذه الوظائف، لا سيما في المحاور الرئيسية.

وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن تكاليف التشغيل معقدة بوجود المجموعة الكبيرة من الصناعات المغذية التي تدعم قطاع الطيران عالمياً. فخلال الفترة ١٩٩٢-١٩٩٦، كسبت شركات الطيران متوسط ٦ في المائة على رأس المال المستخدم، أي ما هو أدنى نوعاً ما من تكاليف رأس المال لتلك الفترة. وخلال الفترة نفسها، حققت الحلقات الأخرى ضمن سلسلة توريد شركات الطيران العائدات التالية على رأس المال: مطارات، ١٠ في المائة؛ وشركات توريد الأغذية، ما بين ١٠ و ١٣ في المائة؛ وشركات المناولة، بين ١١ و ١٤ في المائة؛ وشركات تأجير الطائرات، ١٥ في المائة؛ وشركات تصنيع الطائرات، ١٦ في المائة؛ وشركات التوزيع العالمية، ما يزيد على ٣٠ في المائة^(٤٠).

وهناك نقطة مهمة أخرى وهي أن أسعار تذاكر الطيران لا تعكس في الغالب تكاليف التشغيل المتكبدة: فلم تبلغ كلفة الرحلة من أوروبا إلى أستراليا ضعف الكلفة من أستراليا إلى أوروبا؟ ولم يختلف سعر التذكرة لمقاعد متشابهة على متن الرحلة نفسها بمعامل ١٠. تسعى شركات الطيران إلى تفادي التحليق بمقاعد فارغة مع تحقيق العائد الصافي الإجمالي الأمثل عبر استقطاب العملاء من شركات الطيران المنافسة والتمسك بعملائها^(٤١). وعامل التحميل، وهو عدد المقاعد المشغولة نسبة إلى عدد المقاعد المتوفرة، والمردود (أي العائد لكل طن/كيلومتر في الرحلة) الموسمي، وحتى اليومي، وتقلبات الطلب المحلي والمنافسة وحملات الترويج ونقاط الركاب كثيري الأسفار وعوامل أخرى كثيرة تعقد تسعير التذاكر. ومن هنا يحظى شراء التذاكر عبر شبكة الإنترنت بشعبية لأنه يسمح للمسافرين بالتحكم نوعاً ما في إمكانية الحصول على أرخص الأسعار.

ويجب أن تغطي عائدات التذاكر والشحن هذه النفقات كلها الأمر الذي يطرح تحدياً كبيراً يتعلق بضبط الإدارة. كذلك يعمل القطاع كمجمع لسلسلة من الضرائب والنفقات والأعباء الإضافية وكوكيل عن الحكومة لإنفاذ القوانين والأنظمة كإعادة الركاب غير المخولين إلى نقطة الركوب.

Rigas Doganis, *Flying Off Course: The Economics of International Airlines*, third edition, (New York, Routledge, (٤٠) 2002, as quoted in Wikipedia, "Airline". Available at: http://en.wikipedia.org/wiki/Scheduled_air_transport.

The Mathematical Association of America, Devlin's Angle, "The crazy math of airline ticket pricing", (September (٤١) 2002). Available at: http://www.maa.org/devlin/devlin_09_02.html.

وفي هذه المرحلة من تنمية القطاع اقتصادياً سوف تحصل حالات فشل كثيرة، كبيرة وصغيرة. وستحصل كذلك انطلاقات جديدة كثيرة مع تطور نماذج جديدة من الأعمال التجارية ومع قيام أصحاب شركات الطيران المتخصصين بإنشاء مؤسسات تجارية جديدة للمنتجات العالية القيمة والمنتجات المنخفضة القيمة.

دال - الأنظمة

غالباً ما تكون الحكومات مالكة أو مشغلة لشركات الطيران الوطنية ويعزى ذلك جزئياً إلى أسباب تاريخية ولكن أيضاً في أحيان كثيرة إلى أسباب سياسية وأسباب تتعلق بهيئة الدولة. لكن شركات الطيران كلها سواء أكانت ملكاً للدولة أم مخصصة جزئياً أو كلياً، تخضع لمجموعة كبيرة من الأنظمة تضعها الدولة وترتبط بالسلامة والأمن وبأسباب اقتصادية وسياسية وتنافسية ووطنية. ولذا تقوم الحكومات بضبط الضرائب وقد تلجأ إلى ضبط الأعباء الإضافية المرتبطة بالوقود والمسارات والتسعير (إلى حد ما)، إضافة إلى بعض التفاصيل التشغيلية ونشاط اليد العاملة.

لكن نمو شركات الطيران يتجاوز بشكل متزايد ضوابط الدولة مع رفع القيود التنظيمية والخصخصة. فقد بدأ رفع القيود التنظيمية عن شركات الطيران المحلية في الولايات المتحدة الأمريكية في أواخر السبعينات، وفي أستراليا في مطلع التسعينات. وبدأ الاتحاد الأوروبي تحرير النقل الجوي فيما بين البلدان الأعضاء في عام ١٩٨٧ وأجاز مع حلول عام ١٩٩٧ حرية الطيران الداخلي، وهو الحق الذي تملكه شركة الطيران في إحدى الدول الأعضاء في تشغيل مسار في دولة عضو أخرى.

ويؤدي رفع القيود التنظيمية عن السوق بشكل كامل إلى نتائج غير مقصودة. فمع التقليل من الحواجز أمام الدخول، تتأسس شركات الطيران الجديدة بسرعة وتقتل بسرعة في غالب الأحيان. ويمكن أن يؤدي هذا النشاط الناجم عن مسألة الدخول إلى حروب أسعار وتتنوع في مستويات الخدمة ومعاييرها، ولكن مع زيادة الطلب من قبل المستهلكين الجدد، لاسيما في أسواق الحسومات والاقتصاد الفرعي. فشركات الطيران التي تقدم مجموعة كاملة من الخدمات غالباً ما تشعر بأنها ملزمة بالمنافسة والتماشي مع هذه الخدمات المنخفضة التكلفة، مما يسيء إلى طرفي السوق، ولكن يفيد المستهلك الجديد، إلا في حالة الفشل، حيث تصبح حينئذ المسألة سياسية. وبالتالي فإن الأسواق التي رفعت عنها القيود التنظيمية تطرح تحديات أمام الأطراف القائمة أصلاً وأمام الداخلين الجدد. فبينما حصلت حالات فشل وانخفاض في الأرباح/زيادة في الخسائر، كان هناك أيضاً العديد من العملاء الجدد.

ورغم أن رفع القيود التنظيمية كان ولا يزال يشكل تحدياً للعديد من شركات الطيران، فإنه كان عموماً مفيداً للمستهلكين. فقد أظهرت التقديرات في الولايات المتحدة الأمريكية أن أجرة السفر المحررة من القيود التنظيمية هي أدنى بنسبة تتراوح في المتوسط بين ١٠ في المائة و ١٨٥ في المائة، مما كانت عليه في ظل نظام القيود التنظيمية السابق^(٤٢). أما في أوروبا، فقد شهدت السوق الموحدة ارتفاعاً في عدد المسارات بين المجتمعات الداخلية، بين عامين ١٩٩٢ و ٢٠٠٣ بنسبة ٤٠ في المائة وعدد الشركات بنسبة ٢٥ في المائة، ومثلت شركات النقل المنخفضة التكلفة ما يزيد على خمس القنرة الاستيعابية المتوافرة ضمن الاتحاد^(٤٣).

(٤٢) Alfred E. Kahn, "Airline deregulation", *The Concise Encyclopedia of Economics*, The Library of Economics and Liberty. Available at: <http://www.econlib.org/LIBRARY/Enc/airlineDeregulation.html>.

(٤٣) Air Transport Portal of the European Union. Available at: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/index_en.htm.

(٢) يجب الحفاظ على العمليات عند مستوياتها الحالية من دون تغيير في مشغلي الطيران أو عدد الرحلات أو القدرة الاستيعابية المعروضة إلا من خلال مفاوضات ثنائية بين البلدان العربية والأوروبية أو بموجب اتفاق الطيران الأوروبي-العربي؛

(٣) يجب ألا يسمح بالقيام بعمليات، بموجب بند ملكية شركة الطيران الأوروبية، للبلدان الأوروبية التي لم تبرم اتفاقاً ثنائياً للنقل الجوي مع البلد العربي المعني؛

(٤) يجب السماح للبلدان العربية بتعيين شركات ناقلة عربية أخرى للعمل عبر المسارات الأوروبية على أساس تقاسم الرموز المتفق عليه مع شركات النقل الوطنية العربية.

وأجمعت المفوضية الأوروبية على التعاطي مع الطرف العربي بصفته كياناً واحداً على أساس الاختصاص الذي منحه الوزارات العربية للنقل والطيران المدني. واتفق الطرفان على مواصلة عملياتهما بمستوياتها الحالية وعلى عدم إحداث تغييرات إلا عبر مفاوضات ثنائية بين البلدان العربية والأوروبية أو بموجب اتفاق الطيران الأوروبي-العربي؛

وأوضحت المفوضية الأوروبية بأن أي شركة طيران أوروبية تباشر العمليات من نقطة أوروبية إلى أي بلد عربي عبر بلد أوروبي أبرم اتفاقاً مع البلدان العربية تكون ملزمة بموجب الاتفاق الثنائي القائم بين الدولتين.

وأعلنت المفوضية الأوروبية بأنها لا تملك الصلاحية بخصوص اتفاقات تقاسم الرموز ضمن مجلس وزرائها ولذا ستطرح هذه المسألة ضمن المفاوضات الأفقية.

وقد تمثلت إحدى أهم نواتج المحادثات المشتركة في تعهد المفوضية الأوروبية تطبيق النتائج التي خلصت إليها المفاوضات الأوروبية-العربية تلقائياً على أي اتفاق ثنائي بين السلطات العربية والمفوضية الأوروبية إذا كانت هذه رغبة الجانب العربي، أي، بعبارة أخرى، إدراج نتائج المفاوضات الأوروبية-العربية في الاتفاقات الثنائية.

وقد قرر مجلس وزراء النقل العرب، خلال دورته التاسعة عشرة في القاهرة في عام ٢٠٠٦، وبناءً على طلب الاتحاد العربي للنقل الجوي، دعوة الدول العربية إلى دعم المفاوضات الجارية مع المفوضية الأوروبية والالتزام بشروط برنامج العمل أعلاه لدى إجراء مفاوضات ثنائية مع البلدان الأوروبية.

جيم - النقل الجوي العربي: البيئة التنظيمية

شهدت البيئة العربية للنقل الجوي تغيراً تدريجياً نحو زيادة تحرير النفاذ إلى الأسواق. فبرامج العمل الوطنية في البلدان العربية ما زالت تحدد السياسات الحكومية بشأن حقوق النقل. إلا أن ذلك مرتبط بالمبادرات التي تقوم بها الهيئة العربية للطيران المدني، لا سيما البرنامج الرامي إلى تحرير النقل الجوي تدريجياً، على أساس الاتفاقات الثنائية، وفي مرحلة لاحقة، عبر الاتفاقات المتعددة الأطراف.

وتمارس الهيئة العربية للطيران المدني ضغوطاً باتجاه تحرير النقل الجوي تدريجياً بين الدول العربية، وتهدف إلى فتح المجال أمام الحرية الخامسة بحلول عام ٢٠٠٧ على أساس ثنائي.

إضافة إلى ذلك، تبنت الهيئة العربية للطيران المدني اتفاقاً على المستوى الوزاري حول توافق عربي متعدد الأطراف على تحرير النقل الجوي: وقد وقعت الاتفاق ١٢ دولة عربية وصادقت عليه ثلاث دول، في حين أن خمس دول أخرى هي في طور المصادقة عليه. ولكي يدخل هذا الاتفاق حيز النفاذ، ينبغي أن تصادق عليه خمس دول. وهو يتضمن بروتوكولات جوهرية حول الاحتكار وإغراق القدرة الاستيعابية والإعانات الحكومية. وتشكل تلك البروتوكولات جزءاً لا يتجزأ من الاتفاق لأن التنفيذ الفعلي يعتمد على وجود قوانين تنظم الأعمال التجارية استناداً إلى هذه البروتوكولات.

ويتضمن هذا الاتفاق بنوداً حول المسائل التالية، بما فيها الدعوة إلى تحرير حركة السلع والركاب بين الدول العربية، ونطاق التطبيق وقواعد عامة:

- (أ) منح حقوق الحركة الجوية؛
- (ب) تطبيق حقوق الحركة الجوية؛
- (ج) تشغيل الإجازات والرخص؛
- (د) المستلزمات التجارية لشركات الطيران والتعاون؛
- (هـ) الإعانات الحكومية لشركات الطيران؛
- (و) الضرائب والرسوم؛
- (ز) سلامة الرحلة وأمن الطيران المدني؛
- (ح) حماية البيئة ومصالح المستهلك؛
- (ط) المشاورات حول تفسير الاتفاق وتطبيقه وحل المنازعات؛
- (ي) العلاقة بالكتل والمنظمات الإقليمية.

يبقى أن السياسة الوطنية العامة التي تنتهجها كل دولة من الدول العربية هي التي تحدد مدى تحرر تلك الدولة والمسائل الأخرى ذات الصلة. وفي هذا الصدد، يختلف تحرير المجال الجوي بين دولة وأخرى. فقد اعتمدت بعض الدول مثل الإمارات العربية المتحدة والبحرين وعمان ولبنان سياسات الأجواء المفتوحة. وجرى التوقيع على ١٧ اتفاقاً من اتفاقات الأجواء المفتوحة بين دول الهيئة العربية للطيران المدني وهي: الأردن والإمارات العربية المتحدة والبحرين والجمهورية العربية السورية والمغرب والمملكة العربية السعودية وعمان وقطر ولبنان ومصر. وفي حالات أخرى، طبقت بعض الدول العربية التحرير فيما يتعلق بالحريتين الثالثة والرابعة. في الوقت نفسه، ما زالت دول عربية رئيسية عديدة في المراحل الأولى من التحرير.

ويبذل الاتحاد العربي للنقل الجوي جهوداً كبيرة في إطار التنسيق الذي يجريه مع الهيئة العربية للطيران المدني، وتمثيل سلطات الطيران المدني العربي وشركات الطيران العربية، والتشديد على أهمية توفير بيئة عربية تنظيمية لزيادة تحرير النفاذ إلى السوق، إضافة إلى ضرورة القيام بما يلي:

- (أ) الحد من القيود على حركة الناس والسلع، تمهيداً إلى إزالتها بشكل نهائي بين الدول المتنازلة عنها؛
- (ب) ضمان تساوي الفرص الاقتصادية في العمليات، بحيث تضمن الدول بأن وكالات تشغيل الطائرات تعمل داخل أسواقها ضمن إطار الشروط الاقتصادية الخاصة بشركات الطيران الوطنية، بما يحفظ المنافسة الاقتصادية على المدى الطويل؛

(ج) سن قوانين لحماية المستهلكين وشركات الطيران من الإغراق غير الاقتصادي للقدرة الاستيعابية والأسعار الاستيعابية بطريقة تبعد المتنافسين في السوق؛

(د) إعادة النظر في قوانين الملكية الوطنية والضوابط من دون تهديد المصالح الاستراتيجية للدول المعنية، والشروع في برامج الخصخصة في البلدان التي تضع ضمن أولوياتها أهمية الدور الأكبر الذي ينبغي أن يؤديه القطاع الخاص في مجال الطيران المدني.

١- التحرير وبرامج العمل الوطنية

لا شك في أن مسائل تحرير النقل الجوي والنفاذ إلى السوق لا تزال من بين التحديات الكبرى التي تواجهها شركات الطيران حول العالم، لا سيما في المنطقة العربية. فالطريقة التي يتعامل بها أصحاب المصلحة مع هذه المسألة ستشكل أساساً لكيفية تخطيط شركات الطيران لمستقبلها، وللدور الذي تريد القيام به أو كيفية تحديد ميزتها التنافسية إزاء الآخرين. فالحماية التي تقدمها الحكومة لشركات الطيران عبر الحد من القدرة الاستيعابية وتحديد الأسعار والتعريف بتواترات الرحلات ستوقف في أنحاء العالم، بما في ذلك المنطقة العربية. لكن هذه المسألة تبقى شأناً من شؤون السياسة العامة الوطنية وهي جزء لا يتجزأ من جدول العمل الاقتصادي لكل دولة من الدول.

٢- عملية التحرير في العالم العربي

تم الاتفاق بين الهيئة العربية للطيران المدني والاتحاد العربي للنقل الجوي في الرباط عام ١٩٩٩ على أن تقوم الهيئة العربية للطيران المدني بتقييم تطبيق الاتفاقات الثنائية للأجواء المفتوحة بغية التوصل إلى اتفاق متعدد الأطراف مع حلول نهاية عام ٢٠٠٣. وقد أعدت الهيئة العربية للطيران المدني ترتيبات إقليمية بهدف القيام بتحرير تدريجي على أربع مراحل. وأوصت في مبادئها التوجيهية المتعلقة بعملية التحرير باعتماد عدة مراحل تبدأ بتحرير الرحلات غير المنتظمة وتنتهي بالتحرير الكامل للنقل الجوي المنتظم فيما بين الدول العربية، وذلك على النحو التالي:

(أ) المرحلة الأولى: بدأت في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠ وهي تتعلق برفع القيود التنظيمية عن البضائع وعمليات الركاب غير المنتظمة؛

(ب) المرحلة الثانية: بدأت في آذار/مارس ٢٠٠٣ وهي تتعلق برفع القيود التنظيمية عن حقوق الحريتين الثالثة والرابعة لحركة الركاب عبر تخصيص قدرة استيعابية بنسبة ٤٠ في المائة و ٦٠ في المائة بين الأطراف؛

(ج) المرحلة الثالثة: بدأت في آذار/مارس ٢٠٠٥ وهي تتعلق برفع غير محدود للقيود التنظيمية في حقوق الحريتين الثالثة والرابعة لحركة الركاب؛

(د) المرحلة الرابعة: بدأت في آذار/مارس ٢٠٠٧ وهي تتعلق برفع القيود التنظيمية عن حقوق الحرية الخامسة.

وأنشئت آلية قانونية قائمة على نظام ثنائي لتوقيع مذكرة تفاهم بين أي دولتين ترغبان في العمل على التحرير فيما يتعلق بالمرحل الأولى من البرنامج. ومن أجل تغطية المرحلة الرابعة، وضع اتفاق إقليمي يتضمن كافة العناصر والضوابط التي تدخل في عملية التحرير.

وقد بدأت فعلاً المرحلة الثالثة المتصلة بتحرير الحريتين الثالثة والرابعة بشأن النقل الجوي المنتظم والانتقال من قدرة استيعابية بنسبة ٤٠ في المائة إلى ٦٠ في المائة موزعة بين أطراف الاتفاق الثنائي باتجاه رفع جميع القيود المفروضة في المرحلة الرابعة، مع التأكيد على مبدأ تكافؤ الفرص وعدم التمييز.

ومن الضروري أن ينفذ أي قرار يتعلق بالأجواء المفتوحة وفقاً للأنظمة والقوانين التي تضمن تكافؤ الفرص على المستوى الاقتصادي، وإلا ربما حصلت نتائج غير مرغوب فيها. وتتضمن الإجراءات والأنظمة التي ينبغي وضعها منع إغراق القدرة الاستيعابية وتحويل الدعم الحكومي لشركات الطيران من الإعانات التشغيلية إلى مساهمات في تكوين رأس المال.

٣- التدخل الحكومي المنظم

يؤيد الاتحاد العربي للنقل الجوي، مبدئياً، تنظيم التدخل الحكومي بما في ذلك الدعم المالي كشكل من أشكال تكوين رأس المال، وليس الدعم المالي على المستوى التشغيلي. ففي حال طرحت مسألة الدعم الحكومي على طاولة التفاوض، يرى الاتحاد بأن تتناول كافة أشكال الدعم المباشر أو غير المباشر لكي تناقش كافة المسائل التي تؤدي إلى عدم توازن فرص المنافسة. ويجب أن يكون دعم شركات الطيران متوازناً وبالمستوى نفسه لكافة شركات الطيران في العالم، بما في ذلك تلك المشمولة بحماية قوانين الإفلاس.

٤- التحرير التصاعدي والاتفاق متعدد الأطراف

يرى الاتحاد العربي للنقل الجوي أن التحرير التدريجي وإبرام اتفاق متعدد الأطراف لتحرير النقل الجوي هما، على المستوى العربي، ضروريان من أجل خلق سوق عربي موحد للطيران، وهذا يمهد الطريق أمام تنمية السوق ونموه ويرفع نسبة الركاب إلى السكان من ١:٣ كما هو الوضع حالياً، إلى نسبة ١:١ كما هو الحال في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية.

٥- تخفيف القيود على التأشيرات

ما انفك الاتحاد العربي للنقل الجوي يدعو دوماً إلى تخفيف حدة القيود على التأشيرات فيما بين البلدان العربية كخطوة نحو التشجيع على السفر. وفي هذا السياق، تنتظر المنظمة بإيجابية إلى الجهود التي تبذلها بعض البلدان العربية بخصوص إلغاء بعض متطلبات الحصول على التأشيرات، أو الانتقال نحو إصدار تأشيرات إلكترونية تتميز بسرعة التسليم. وقد شكلت هذه المبادرات حافزاً كبيراً للسوق. ومن المفيد في هذا الإطار دعوة الحكومات إلى النظر في اعتماد تأشيرة موحدة فيما بينها كلها، أو فيما بين بعض من البلدان العربية، كتأشيرة شنغن الأوروبية، مما يسهل النفاذ إلى سوق السياحة العربية.

٦- الضرائب والرسوم

بعد أن دعا الاتحاد العربي للنقل الجوي الحكومات العربية إلى تعزيز سوق السياحة المتنامي فيما بين الدول العربية وتحسين استقطاب السياحة في المنطقة العربية، يعتقد أن من الضروري أن تعتمد الحكومات سياسة خاصة بالضرائب والرسوم في قطاع النقل الجوي تتلاءم مع مفهوم تشجيع السياحة. فمن غير المنطقي أن يطلب من قطاع النقل الجوي المزيد من المنافسة بينما الضرائب والرسوم المفروضة على النقل الجوي والخدمات المرتبطة به هي الأكثر ارتفاعاً في العالم. وعلى الرغم من أن المشكلة هي مشكلة عالمية في طبيعتها، فإن من الضروري أن تعيد حكومات العالم العربي النظر في هذه الضرائب والرسوم، لا سيما في قطاع الرحلات القصيرة، حيث تبلغ قيمة الضرائب والرسوم سعر التذكرة.

دال- الخاتمة

يرى الاتحاد العربي للنقل الجوي أن تحرير المجال الجوي وتحرير النفاذ إلى السوق أمران لا بد منهما. فقد اعتمدت البلدان المتقدمة سياسات تهدف إلى إصلاح شركات الطيران الوطنية لديها وإعادة هيكلتها عبر إعادة تكوين رأس المال، وسن قوانين تضمن تكافؤ الفرص وحماية المستهلك ومنع إغراق القدرة الاستيعابية والتسعير الاستعادي والإعانات الحكومية التشغيلية. وعند بلوغ تلك المرحلة، تفتح الحكومات السوق أمام المنافسة مع الاستمرار في تأدية دور المنظم بطريقة تمنع الاحتكار، وتضمن حماية المستهلك، وتدعم، في الوقت ذاته، تكاليف الخدمات الاجتماعية والاستراتيجية التي تقع مسؤوليتها، بدون ذلك، على عاتق شركات الطيران.

رابعاً- تسويق النقل الجوي في العالم العربي

ألف- مقدمة

سوف يؤثر تطور الإطار التنظيمي بدرجة كبيرة على الاتجاه نحو التخصص في قطاع النقل الجوي خلال السنوات المقبلة. وسوف يستمر رفع القيود التنظيمية والعولمة في توجيه الحكومات لتحويل شركات النقل من القطاع العام إلى القطاع الخاص.

ويعني رفع القيود التنظيمية تحرير قطاعات معينة من الأنظمة التي تتعلق بعدة جوانب منها الخدمات والرسوم وشروط العمل والعمالة. وتشير التخصص إلى عملية نقل مؤسسات حكومية معينة تملك قدرات على تحقيق أرباح كبيرة، مثل شركات الطيران، إلى القطاع الخاص.

وقد انطلقت عملية التخصص، في جزء منها، استجابة لاحتياجات اقتصادية فورية كالحاجة إلى جذب رؤوس أموال جديدة نحو قطاع النقل الجوي. ويتمثل أحد الأهداف الرئيسية للتخصص في تعزيز الكفاءة الاقتصادية. وتتحقق الكفاءة الاقتصادية في أحسن الأحوال عبر تعزيز عمل الأسواق بكامل طاقاتها والمنافسة.

وتشكل تخصص شركات الطيران حالياً اتجاهاً عالمياً وتتخذ أشكالاً مختلفة في أجزاء مختلفة من العالم. ولكي تنجح عملية التخصص، من الضروري اعتماد نهج قائم على حسن التنظيم والتخطيط، وعلى أهداف محددة بوضوح، يليه برنامج ينفذ خير تنفيذ. ويجب تكييف عملية تحويل كل ملكية من الملكيات حسب الحاجة بحيث تتلاءم مع خصوصيات كل بلد والظروف الخاصة لكل شركة من شركات الطيران.

وتميل بعض الحكومات إلى تشجيع التخصص على المستوى الوطني بما في ذلك النقل الجوي. لكن قلة منها فقط قامت بخطوات جدية في هذا الاتجاه وقلة أقل نفذت تلك الخطوات في قطاع الطيران.

ومن المرجح أن تواجه شركات الطيران العربية التي هي في طور التخصص تحديات على مختلف المستويات، وعليها أن تعالج المسائل المالية والسياسية والاقتصادية والثقافية ومسائل الإدارة. لكن هذه التحديات يمكن التغلب عليها إذا قامت شركة الطيران المعنية، بدعم من الحكومة، بوضعها في قائمة الأولويات وتحديدتها بعناية عبر مختلف مراحل العملية. حينئذ تنجح الشركة في إنجاز برنامج التخصص وتحقق بالتالي هدفها.

باء- التغيرات في النقل الجوي

يشهد النقل الجوي تغيرات سريعة، فتنشأ بالتالي تحديات عديدة على مختلف المستويات تؤثر تأثيراً مباشراً على شركات الطيران من حيث الصعوبات المالية والضغط الجديدة المتعلقة بالمنافسة. فالقطاع، على الصعيد الدولية والإقليمية والوطنية، والهيئات الحكومية، مثل الإيكاو والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي، كلها تعمل على تعزيز بيئة أكثر تحملاً للنقل الجوي؛ ويجري الاتحاد الأوروبي مفاوضات بشأن اتفاق جديد حول الأجواء المفتوحة.

وبما أن خصخصة شركات الطيران هي السبيل الأساسي نحو تحقيق مزيد من الكفاءة في قطاع النقل الجوي، فقد باشرت حكومات عديدة هذه العملية.

جيم - رفع القيود التنظيمية عن النقل الجوي: نظرة تاريخية عامة

تشهد شركات الطيران تغيرات سريعة في البيئة العالمية للنقل الجوي. فالشركات التابعة للدولة ليست في الموقع الأفضل للمشاركة في حركة التوحيد العالمية الدينامية. لذا فإن البلدان المصممة على تعزيز المنافسة الداخلية، وحفز أرباح الإنتاجية، وتشجيع الكيانات الجديدة الملتحقة بالقطاع الخاص، تعتمد بشكل متزايد خيار تحرير النقل الجوي. وفي بيئة كهذه، تعاني شركات النقل التابعة للقطاع العام من ضعف القدرة على المنافسة في السوق.

وقد انتشر تحويل شركات الطيران من القطاع العام إلى القطاع الخاص في كافة أنحاء العالم. وجاء هذا الاتجاه عقب فترة طويلة تميزت بتأميم شركات الطيران منذ الحرب العالمية الثانية واستمرت بعد انتهائها.

ويمكن اعتبار رفع القيود التنظيمية عن قطاع الطيران الأمريكي في أواخر السبعينات السبب الرئيسي وراء هذا التغيير. وبعد ذلك بفترة وجيزة، باشرت المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية أول برامجها الواسعة النطاق للخصخصة، والذي شمل كافة مؤسسات القطاع الحكومي في البلد. وحدثت حذوها حكومات أخرى عديدة من بينها الأرجنتين وإسبانيا وألمانيا وإيطاليا وكندا وشيلي وفرنسا ونيوزيلندا، عبر تحويل الشركات الحكومية غير القادرة على المنافسة إلى مؤسسات خاصة تنافسية.

هناك تناقض عميق في قطاع النقل الجوي. فهو بطبيعته وفي عملياته اليومية عالمي ومكرس لتسهيل الحركة، لكنه أيضاً أكثر القطاعات خضوعاً للقيود، وقطاع مازالت ملكية الدولة منتشرة فيه.

وقد وضعت اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ المذكورة أعلاه قواعد عامة لتخصيص حقوق النقل استناداً إلى الأنظمة الوطنية القائمة بحسب مبدأ الجنسية. فموجب هذه الاتفاقية تملك الدولة وحدها الحق في إجازة خدمات النقل الجوي عبر الحدود، من خلال اتفاقات النقل الجوي التي يجري التفاوض حولها ثنائياً، والتي تحدد المسارات، وعدد الشركات الناقلة والقدرة الاستيعابية التي ينبغي تقديمها. وتم تحديث هذا النظام خلال "المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير" الذي عقد في مقر الإيكاو في مونتريال من ٢٤ إلى ٢٩ آذار/مارس ٢٠٠٣، وفتح بذلك المجال أمام بيئة للنقل الجوي أكثر تحرراً، حيث اقترح نموذجاً حديثاً للاتفاقات المتعددة الأطراف والثنائية، وهو نموذج اتفاقات الخدمات الجوية (تاسا). وهذا النموذج غير ملزم، بل متاح كخيار للدول التي ترغب في استعماله.

١ - شركات الطيران المتعددة الجنسيات

افتترضت اتفاقية شيكاغو أن الحكومات تسيطر على شركات الطيران لديها، لكنها لم تفترض بأن شركات الطيران تحمل جنسية واحدة، أو أنها ملك للدولة. لكن الحكومات أدرجت في غالبية الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية بند "الملكية الواسعة النطاق والسيطرة الفعلية"، الذي يضاف إلى قيود أخرى على الملكية الأجنبية للطائرات وشركات الطيران، وتشكل عائقاً أمام إنشاء أي مؤسسة متعددة الجنسيات في النقل الجوي يتضمن شراء عبر الحدود لأسهم رأس المال يمنحها السيطرة على شركة الطيران. فوجود هذا النوع

من القيود يفسر قيام التحالفات الدولية واتفاقات تقاسم الرموز بين شركات الطيران. إلا أن الأمر الآن هو أن المفوضية الأوروبية تحدث الوضع القائم بناء على حكم صادر عن محكمة العدل الأوروبية وهي التي ستقوم بالتفاوض نيابة عن الدول الأعضاء فيها مع بلدان أخرى، بما في ذلك الدول العربية.

وتجدر الإشارة إلى أن المؤسسات المتعددة الجنسيات موجودة في الطيران التجاري. إنما في الحالات الثلاث المذكورة عادة، وهي الخطوط الجوية الأفريقية (Air Afrique)، وطيران الخليج، والخطوط الجوية الاسكندنافية (SAS)، كان على الدول التي تملك هذه الشركات أن تدرج بنوداً ضمن مذكرة تفاهم خاصة مع الأطراف الأخرى لإعفاء هذه الشركات من البنود المتعلقة بالملكية الواسعة النطاق والسيطرة الفعلية تفادياً للبند الخاص بإنهاء تراخيص التشغيل الواردة في الاتفاقات الثنائية^(٥٨).

٢- العولمة والتحالفات

لقد ساد اتجاه العولمة منذ عقد التسعينات. وفي قطاع النقل الجوي، يعني هذا الأمر أن شركات الطيران تسعى إلى تقديم وتشغيل خدماتها في أكبر عدد ممكن من أنحاء العالم. ولبلوغ هذا الهدف، يجب أن يكون لها حضور عالمي وهذا لا يمكن تحقيقه إلا من خلال التحالفات العالمية وشراء شركات طيران أجنبية تخدم أسواقاً في أجزاء أخرى من العالم.

لقد نمت التحالفات، لاسيما تلك العابرة للمحيط الأطلسي، لأن شركات الطيران داخل الاتحاد الأوروبي تملك مصلحة كبيرة في المسالك العابرة للمحيط الأطلسي وتحتاج إلى النفاذ إلى الأسواق المحلية داخل الولايات المتحدة الأمريكية، لكنها تواجه حواجز تتعلق بقواعد الملكية والسيطرة الخاصة بالولايات المتحدة الأمريكية حيث يجب أن يملك المواطنون الأمريكيون غالبية الحصص ولا يسمح للأجانب بامتلاك ما يزيد على ٢٥ في المائة من الحصص ذات أحقية التصويت. لكن الشركاء في التحالف لا يركزون على شراء الحصص المسيطرة أو حتى على المشاركة في أسهم رأس المال. وتبقى شركات الطيران الأعضاء كيانات مستقلة عن جوانب السياسة العامة والجوانب الاقتصادية والقانونية المتصلة بالمجالات الجوية. ويحتفظ كل شريك من الشركاء بحقوق النقل الخاصة به وبـ "شخصيته القانونية" بموجب القوانين الوطنية والدولية.

وقد يشكل شراء شركة طيران أجنبية في كثير من الأحيان عرضاً مغرياً في زمن يشهد خصخصة قطاع الطيران المدني عالمياً، خصوصاً بالنظر إلى تحويل قطاعات أخرى في مجال الخدمات إلى قطاعات "متعددة الجنسية"، مثل قطاعات المصارف والتأمين، إضافة إلى الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات الذي يشكل إطاراً لتدقيق الخدمات بحرية أكبر. غير أن أحكام الجنسية في الاتفاقات الثنائية تمنع شركات الطيران من استعمال عمليات الشراء الأجنبية لتصبح شركات ناقلة عالمية.

دال - الخصخصة التدريجية في قطاع شركات الطيران

توجد في العديد من البلدان قوانين أو اتفاقات تهدف إلى منع "إزالة الطابع الوطني" عن شركاتها الناقلة. غير أن الخصخصة طرحت من جديد مسألة أن شركات الطيران التي كانت في السابق ملكاً للقطاع العام، وبالتالي غير معرضة لشرائها، تصبح معرضة لذلك عندما يتم التداول بأسهمها أمام العموم.

(٥٨) "Substantial ownership and effective control", a paper presented by ACAC at the ICAO Worldwide Air Transport Conference: Challenges and Opportunities of Liberalization, Montreal, 24-29 March 2003. Available at: http://www.icao.int/icao/en/atb/atconf5/docs/ATConf5_wp065_en.pdf.

وفي البيئة الخالية من القيود التنظيمية في السوق المحلي في الولايات المتحدة الأمريكية، يُعتبر مفهوم الناقل الوطني شيئاً من الماضي. وقد تجسد هذا التغيير في زوال الخطوط الجوية "بان أمريكان وورلد إيرويز" (PAN American World Airways) التي كانت تمثل في السابق الناقل الوطني للولايات المتحدة الأمريكية. ففي الولايات المتحدة الأمريكية توجد شركات ناقلة صغيرة وكبيرة لكنها كلها ملك للقطاع الخاص ولا تملك الحكومة فيها أية حصة.

أما شركة الخطوط الجوية الوطنية في أستراليا فهي شركة الخطوط الجوية "كانتاس" (Qantas Airways) التي تمت خصصتها في عام ١٩٩٢؛ وفي نيوزيلندا هي شركة "إير نيوزيلند" (Air New Zealand) التي تمت خصصتها في عام ١٩٨٩، وكانت الحكومة تملك فيها حصة كبيرة؛ لكنها واجهت مشاكل مالية بسبب فشل الشركة الفرعية الأسترالية "أنست" (Ansett)، فأعيد تأميمها في عام ٢٠٠١.

وعلى مستوى المجموعة الأوروبية، تمت خصصة ثلاث شركات خطوط جوية وطنية وهي "بريتيش إيرويز" (British Airways)، و"إيبيريا" (Iberia) و"لوفثانزا" (Lufthansa). أما الشركات الناقلة الأوروبية الأخرى فتتراوح بين الشركات التي تملك فيها الدولة حصة ضئيلة وتلك المملوكة ١٠٠ في المائة من القطاع العام.

وفي أنحاء أخرى من العالم أنماط مماثلة. ففي آسيا تملك الحكومات شركات الخطوط الجوية بالكامل مثل شركة "إير إنديا" (Air India)، وشركة "غارودا" (Garuda)، وشركة "إيران إير" (IranAir)؛ وشركات أخرى مخصصة بالكامل مثل شركة "جابان إيرلاينز" (Japan Airlines)، وشركة "كاتاي باسيفيك" (Cathay Pacific)، وشركة "كوريان إير" (Korean Air). أما الشركات الأخرى التي تملك فيها الحكومة الحصة الكبرى فتشمل شركة "تشاينا ساثرن إيرلاينز" (China Southern Airlines)، وشركة "باكستان إنترناشنال إيرلاينز" (Pakistan International Airlines) وشركة "سنغابور إيرلاينز" (Singapore Airlines). وفي الفلبين، تملك الحكومة غالبية الحصص في شركة "فليبين إيرلاينز" (Philippine Airlines).

وتشكل الخصخصة اتجاهاً متنامياً في أميركا اللاتينية، حيث خفضت الحكومات حصصها بشكل كبير في شركات النقل الوطنية مثل شركة "لانتشيلي" (LanChile)، وشركة "أيرولينياس أرخنيناس" (Aerolineas Argentinas) وشركة "لويد أيريو بوليفيانو" (Lloyd Aereo Boliviano).

وفي أفريقيا، تملك الحكومات غالبية شركات الخطوط الجوية الوطنية بالكامل أو بنسبة ٥٠ في المائة، باستثناء شركة "كينيا إيرويز" (Kenya Airways) التي تملك فيها الحكومة ٢٣ في المائة من الحصص. ويجري حالياً وضع الخطط لخصخصة شركات طيران أفريقية أخرى.

هـ - خصخصة شركات الطيران في العالم العربي

شركات الطيران العربية هي تلك الواقعة في منطقة شمال أفريقيا والشرق الأوسط والخليج. وهي في معظمها ملك للحكومة وعددها ٢٠ شركة ناقلة.

الجدول ٧- شركات الطيران العربية: إعادة الهيكلة والملكية

شركة الطيران	التزام القطاع العام وتقدم العملية	حصة القطاع العام (نسبة مئوية)
العربية للطيران		
مصر للطيران	إعادة هيكلة جارية	١٠٠
الطيران الأردني		
الخطوط الجوية العربية السعودية	إعادة هيكلة جارية	١٠٠
شركة طيران الشرق الأوسط	برنامج إعادة هيكلة	٩٩
الخطوط الجوية العراقية	غير عاملة بكامل طاقاتها	١٠٠
مؤسسة الطيران العربية السورية	لا توجد خطط	١٠٠
الخطوط الجوية السودانية	لا توجد خطط	١٠٠
الخطوط الجوية التونسية	مفاوضات	٧٤,٤٢ (تعود الحصص المتبقية إلى شركة "إير فرانس" (Air France) وكيانات محلية)
طيران الخليج	لا توجد خطط	١٠٠
الخطوط الجوية عبر المتوسط		
لخطوط الجوية الجزائرية	لا توجد خطط	١٠٠ ملكية القطاع الخاص
الخطوط الجوية الكويتية	مفاوضات	١٠٠
الخطوط الملكية المغربية	مفاوضات	٩٢,٧ (تعزى الحصص المتبقية إلى شركة "إير فرانس")
الخطوط الجوية اليمنية	لا توجد خطط	٥١ (تعزى الحصص المتبقية إلى المملكة العربية السعودية)
الملكية الأردنية	المراحل الأخيرة	١٠٠
الخطوط الجوية الليبية	لا توجد خطط	١٠٠
طيران الإمارات	لا توجد خطط	١٠٠
القطرية	لا توجد خطط	١٠٠
الطيران العماني	لا توجد خطط	٣٥
الخطوط الفلسطينية	لا توجد خطط	١٠٠
الخطوط الجوية الأفريقية	إعلان نوايا	١٠٠

المصدر: بيانات جمعتها الإسكوا من مصادر عديدة.

واو- خصخصة قطاع الطيران: البيئة التنظيمية

إن البيئة التنظيمية في العالم العربي هي بيئة محافظة والعمليات منظمة بموجب الاتفاقات الثنائية. وتشجع البيئة التقيدية هذه التآني في خصخصة شركات الطيران بحيث تكون هذه الأخيرة أقل عرضة للمنافسة.

وقد كان لموقف الحكومات العربية واستراتيجية كل دولة من الدول تجاه تنمية المجال الاقتصادي مقابل الخصخصة تأثير كبير على كيفية معالجة الخصخصة في كل بلد من البلدان وكيفية تعامل مختلف المنظمات والهيئات الحكومية مع هذه المسألة.

وبشكل عام، تحاول بعض الحكومات العربية، نظرياً، إدخال مفهوم الخصخصة وتعمل على تهيئة البيئة القانونية والمالية لتغيير من هذا النوع. وتعمل حكومات أخرى على تطبيق هذه النظرية عملياً لأنها ترى أن هذه هي الطريقة للمضي قدماً نحو اقتصاد أكثر عافية.

والسبيل إلى التقدم هو إعادة هيكلة الخطوط الجوية العربية، وإعادة تقييم عملياتها لكي تستعيد شركات الطيران ربحيتها واستقرارها وتصبح أكثر فعالية. فثمة حاجة إلى إعادة هيكلة شركات الخطوط الجوية الوطنية، لا سيما وأن الحكومات تترجح تحت ديون ضخمة وتحتاج إلى شركات طيران مربحة. فارتفاع مستوى الفعالية الذي ينتج عن إعادة الهيكلة سيسمح لشركات الطيران بزيادة عائد الوحدة وخفض تكلفة الوحدة.

يجب أن تأخذ شركات الطيران في الاعتبار أن تحرير قطاع النقل الجوي سيغير قواعد المنافسة، وعلى شركات الطيران غير المهيأة لمواجهة المنافسة ومجابهتها بطريقة اقتصادية وفعالة أن تباشر برنامجها لإعادة الهيكلة في الوقت المناسب، لأن هذه هي الطريقة الوحيدة التي تضمن لها موقعاً جيداً في المستقبل في أسواقها المحلية.

زاي - ملكية المطارات

لطالما اعتبرت شركات الخطوط الجوية والمطارات أصولاً وطنية حيوية. لكن التركيز على عمليات المطارات وأمنها جاء على حساب الجوانب التجارية الأخرى. وفي أفضل الحالات أوكلت الحكومات هذه الجوانب إلى وحدات خاصة. وكانت المطارات خارج الخطط التنظيمية الاقتصادية والقانونية للحكومات.

وتشهد ملكية المطارات وإدارتها تحولاً استثنائياً في السوق نحو زيادة أدائها ورفع قدرتها التنافسية. وقد أدى ذلك إلى بروز حاجة إلى برامج أكبر للاستثمار من أجل تلبية الزيادة المتوقعة في الطلب على النقل الجوي، لا سيما في المناطق التي تشهد نمواً سريعاً مثل آسيا والهند والمنطقة العربية.

ولا زالت إدارة العديد من المطارات في أنحاء العالم تتبع النموذج التقليدي المتمثل في ملكية الحكومات لها وإدارتها، وهي تعاني من سوء الأداء ونقص في التمويل. وهنا حصل أيضاً تقدم مذهل، وإن كان تدريجياً، في اعتبار المطارات وحدات مدرة للربح عوضاً عن اعتبارها مجرد منشآت للبنية التحتية.

فالحاجة إلى استثمارات هامة تتحدى قدرة الحكومات على توفير رأس المال الضروري جداً لتطوير المطارات، وتؤثر على القطاعات الأخرى ذات الصلة التي تتأثر إيجاباً بالتطورات التي تشهدها المطارات مثل قطاع السياحة والسفر، وقطاع الأعمال التجارية ككل. بالمقابل، ونظراً إلى النمو القوي الذي شهدته حركة الركاب الجوية خلال السنوات الماضية، ينظر القطاع الخاص بإيجابية إلى قطاع المطارات وهو متفائل إزاء زيادة النمو في المستقبل، وهذه كلها ستشكل وفورات حجم وستحسن هوامش الربح في المطارات.

وحتى اليوم، أنجز ما يزيد على ٢٠ بلداً في العالم خصخصة مطاراته أو تأجيرها. وتختلف طريقة التعامل مع ملكية المطارات من منطقة إلى أخرى. ففي الولايات المتحدة الأمريكية، مثلاً، تعود ملكية المطارات التجارية للسلطات المحلية أو الإقليمية، وليس السلطة المركزية. كما أن للمطارات روابط وثيقة

بشركات الطيران. وفي أوروبا، ركز نموذج الخصخصة الأكثر شعبية على بيع حصص المطارات. أما في آسيا، فمن المتوقع أن تتم خصخصة مطارات عديدة خلال السنوات المقبلة، لا سيما في الهند والصين حيث جذبت عملية الإصلاح المركزية في قطاع المطارات تمويلاً من أسواق رأس المال والمستثمرين الاستراتيجيين.

وفي أمريكا اللاتينية، يتمثل أكثر النهج شيوعاً في خصخصة المطارات في إبرام اتفاقات تسمح للحكومات بالاحتفاظ بملكية أصول المطارات في حين يقوم القطاع الخاص بعمليات التطوير. لكن هذه الطريقة في إدارة الأعمال لم تجذب الاستثمارات اللازمة.

ويعاني قطاع المطارات الأفريقي من ضعف في الإدارة وفي توفير شروط السلامة والتمويل. ويحتاج القطاع إلى إعادة تأهيل كاملة للارتقاء به إلى مستوى المعايير الدولية، وإلى استثمارات كبيرة الحجم لاستخدام قطاع النقل الجوي في القارة الأفريقية الذي يفنقر إلى التطور استخداماً كاملاً.

ولم تشهد المنطقة العربية، لا سيما منطقة الشرق الأوسط، أي حركة باتجاه خصخصة المطارات. غير أن أنماط النمو الحالية والمتوقعة في المطارات العربية تشجع الدول العربية أكثر فأكثر على الاستثمار بشكل كبير في تنمية المطارات والبنى التحتية ذات الصلة وتوسيعها، لا سيما في الأردن والإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية واليمن وتونس وقطر والكويت ولبنان. في الوقت نفسه، تجدر الإشارة إلى أن المطارات العربية ليست مضطرة إلى مواجهة التحديات المتعلقة بالقدرة الاستيعابية وأعباء الهبوط.

وعلى الرغم من الفوائد المحتملة لخصخصة المطارات، يتعين على الحكومات أن تتعامل مع المسألة بحذر بهدف حماية المصالح العامة. ويمكن القيام بذلك من خلال إطار تنظيمي شامل لإدارة المطارات يأخذ بعين الاعتبار مسائل مثل الرسوم والسلامة وجودة الخدمات والتخطيط للاحتياجات العامة والمستقبلية في القطاع العام.

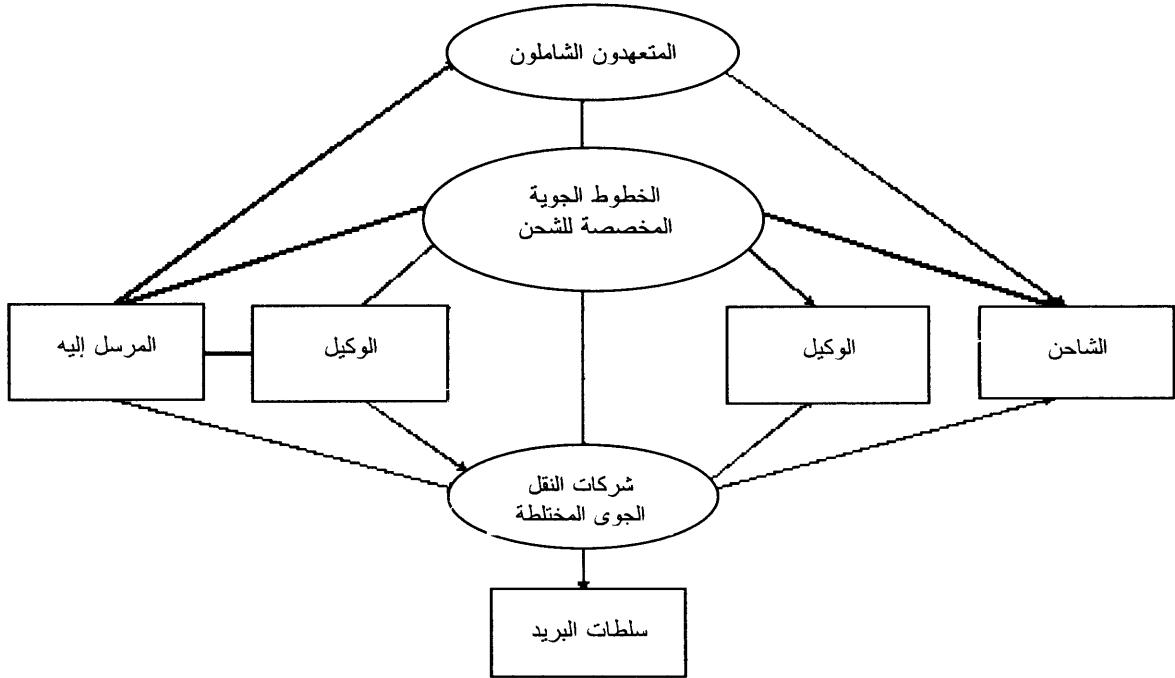
خامساً - الشحن الجوي وتسهيل النقل والقضايا الأمنية

ألف - خصائص قطاع الشحن الجوي

يتناول هذا الفصل خصائص قطاع الشحن الجوي، وآفاق هذا القطاع، والقضايا المتصلة بالأمن والتسهيل، ودور الحكومة، وينتهي إلى مجموعة من التوصيات. ويقصد بالشحن الجوي تجارة البضائع^(٥٩).

ويوضح الشكل ٣ طبيعة التداخل بين الإدارات الجمركية في منشأ عملية الشحن ووجهتها.

الشكل ٣ - التداخل بين الأجهزة الجمركية في المنشأ والوجهة



تدخل الجمارك في المصدر وفي نقطة الوصول

المصدر: Airbus.

يبين الشكل الوارد آنفاً أن في قطاع الشحن الجوي وجود عدد من الأطراف الوسيطة. غير أن أحد الاختناقات والعوامل الرئيسية المؤثرة على الوقت والكلفة يتمثل في الشكليات التي تتبعها إدارات الجمارك الوطنية وغيرها من الهيئات الحكومية المسؤولة عن ضبط تدفق السلع عبر الحدود. وفي بعض البلدان، قد تتطلب الشحنة أكثر من ٣٠ إجراء موافقة قبل نقلها، إضافة إلى شروط جمركية أخرى^(٦٠). وبالرغم من

(٥٩) تستخدم في النص الإنكليزي عبارتا "air freight" و "air cargo" بالمعنى نفسه لنقل البضائع جواً وللشحن الجوي.

(٦٠) تضاف إلى هذه الشروط، شروط التصريح الجمركي. فكل إدارة حكومية قد تشترط موافقة لمراقبة الاستيراد والتصدير. ففي بعض الحالات، تطلب بعض البلدان عدداً يتراوح بين ١٠ و ٢٠ مستنداً للمراقبة إضافة إلى شهادات المنشأ. وجميع هذه المستندات يجب أن تكون بالنسخة الأصلية وبنسخ عديدة. وتتطلب توقيعات أصلية. والعمليات غير الرسمية، والمعروفة أيضاً بممارسات الفساد، يمكن أن تخفف العبء الإداري وتختصر الوقت اللازم لتخليص السلع. انظر أيضاً: The World Bank, "Trading across borders", Doing Business. Available at: <http://www.doingbusiness.org/ExploreTopics/TradingAcrossBorders/>.

اتفاقات منظمة التجارة العالمية، تشكل الإجراءات الروتينية عائقاً كبيراً أمام جميع أشكال التجارة وكذلك أشكال النقل.

ومن أهم الأطراف المعنية بقطاع الشحن الجوي ما يلي:

(أ) الشاحن

الشاحن هو الحلقة الأولى في عملية الشحن الجوي، وهو الذي يبدأ عملية الشحن المحلي أو الدولي. ويمكن أن يكون الشاحن الجهة التي تملك البضائع أو تصنعها أو تجمعها، أو شركة للاستيراد والتصدير، أو جهة من الجهات العديدة المتخصصة في التجارة. وتضم هذه الفئة مجمعي الشحنات ووكلاء الشحن.

ومن أهداف الشاحن تقصير الوقت وتقليل الكلفة إلى أدنى حد في النقل المادي للسلع من الشاحن إلى الزبون. وعندما يكون الشاحن هو الجهة المصنعة، من الشائع أكثر فأكثر التعاقد من الباطن مع جهات متخصصة في تأمين خدمات الشحن والتوزيع والتجميع والتعبئة وتدوير الفضلات ومعالجة الرواجع والتسليم والدعم. ولذلك يحتاج الشاحن إلى خدمات ذات قيمة مضافة في مجالي النقل والسوقيات لإيصال السلع من المصنع مباشرة إلى المستهلك. ويجب أن يعتمد الشاحن على خدمات مضمونة وموثوقة، وتلقي ردود فعل سلسلة اللوجستيات الجوية باستمرار. ومن الأهمية بمكان أن يملك الشاحن القدرة على رصد حركة السلع إلى حين تسليمها للزبون^(٦١).

ولذلك فمن العوامل الأساسية التي تؤثر في نمو قطاع الشحن تطوير عمليات لوجستية تتعلق بالنقل المتعدد الوسائط والمتخصص، تتسم بالكفاءة وفعالية الكلفة والتكامل. ومن العناصر الأساسية لنمو القطاع وتطويره أيضاً اعتماد تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، ولا سيما تقنيات الأعمال الإلكترونية مثل تبادل البيانات الإلكترونية، وتكنولوجيا الرصد والتتبع مثل رموز الأعمدة المتوازية وترددات الراديو المحددة للهوية والنظام العالمي لتحديد المواقع ونظام النافذة الواحدة في تخليص السلع.

(ب) الوكيل

تشمل الأنشطة الرئيسية التي يضطلع بها الوكيل تنظيم النقل من الباب إلى الباب عن طريق مجموعة من شركات النقل تعنى بمختلف مراحل حركة السلع. ويمكن أن تشمل هذه المراحل النقل البري من المصنع أو المخزن إلى المطار أو المرفأ، والنقل الجوي من بلد البائع إلى بلد المشتري، ثم النقل البري من المطار إلى مخازن المشتري. ويمكن أن يتولى الوكيل أيضاً الحصول على التعبئة الملائمة، وإتمام جميع الشهادات والإجراءات الجمركية، وتقديم التصاريح، واستصدار الموافقات. ويجب على الوكيل أن يحرص على تقصير الوقت وتقليل الكلفة حتى يتمتع بالقدرة التنافسية. ولذلك ينبغي للوكيل أيضاً أن يستفيد من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وأن يمتثل للشروط القانونية والتجارية. وهذا يمثل نقلة هامة من قطاع خدمات تقليدي يعتمد على العلاقات الشخصية إلى شركات متعددة الوسائط ومتعددة التخصصات تركز على التكنولوجيا لتأمين الخدمة.

(٦١) يمكن تشغيل نظام الرصد المستمر أي نظام "التتبع" بواسطة مجموعة متزايدة من التكنولوجيات، منها نظام رموز الأعمدة المتوازية وترددات الراديو المحددة للهوية، والنظام العالمي لتحديد المواقع، والنظام التفاعلي لرسم الخرائط، ونظام التراسل. لمزيد من المعلومات، انظر المواقع التالية: FedEx، www.fedex.com; DHL، www.dhl.com; and Intelligent Transport Systems of America، www.itsa.org; TNT، www.tnt.com; UPS، www.ups.com; European Article Numbering، <http://www.ean.org>.

(ج) شركات الطيران

نظراً إلى ضرورة زيادة الإنتاجية والربح في شحن جميع المنتجات وعلى جميع المسارات، تحاول شركات الشحن الجوي أن تجد مواقع لها في الأسواق الأكثر ربحية. وفي الوقت ذاته، تسعى الشركات التي تجمع بين الركاب والبضائع إلى ملء الفراغات على الطائرة عملاً بسياسة الفعالية في أسعار الشحن. وهذا يشير إلى اتجاه فعلي إلى فصل عمليات نقل البضائع عن نقل الركاب، تمهيداً لتخصيص مطارات للشحن تكون بعيدة عن تجمعات الركاب وقريبة من مواقع السكك الحديدية والطرق البرية والمسالك المائية والمرافئ الداخلية. ومن القضايا الرئيسية التي تعني شركات الشحن الجوي حقوق النقل، والشؤون البيئية، والأمن والسلامة، ومعايير الأداء، وكذلك تبسيط الإجراءات الجمركية.

(د) المتعهد الجوي^(٦٢)

يقدم المتعهد خدمات مكيفة وفقاً للحاجات للنقل من الباب إلى الباب ضمن مهلة زمنية مضمونة للتسليم. ويجمع المتعهد عمل الوكيل وعمل شركة الطيران ضمن السلسلة المتكاملة للشحن الجوي. ويهدف المتعهد إلى تقصير زمن الشحن من الباب إلى الباب وتأمين خدمة الشحن والنقل شاملة وكاملة، بما في ذلك خدمات الحجز وتحصيل الفواتير عبر الإنترنت، والرصد والتتبع، علاوة على مجموعة من خدمات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ذات القيمة المضافة. أما القضايا التي تتصل بتطور خدمات التعهد المتكاملة، فهي مماثلة للقضايا التي تعني شركات الطيران، ولا سيما الأمن، والقيود البيئية، وحقوق النقل، ومعايير الأداء، وتبسيط الإجراءات الجمركية وتحقيق الكفاءة فيها.

(هـ) المطارات

يشهد دور المطار تحولاً من تركيزه التقليدي على خدمة المسافرين ليصبح عاملاً رئيسياً في نمو المجتمع المحلي، والتنمية الاقتصادية، وصلة وصل مع السوق العالمية. ووظيفة الشحن الجوي هي عنصر أساسي في هذه المشاركة المحلية في الأسواق العالمية. وتختلف شروط عملية الشحن الجوي عن شروط خدمة المسافرين. ومن ثم يستطيع المطار أن يؤدي دوراً قيادياً، بتقديم حلول محلية تتوافق مع الظروف المحلية. وفي حالة الإجراءات والشكليات الجمركية، فبينما تستطيع شركات النقل الجوي الفردية أن تسجل القليل من التقدم في تأمين الخدمات وتحسين نوعيتها وتلافي التأخير، تستطيع المطارات أن تكون ذات تأثير. فالمطار، بصفته ممثل المجتمع المحلي، يستطيع أن يكون الجهة التي تربط بين مقدمي خدمة الشحن الجوي والمستفيدين منها. ويمكن أن يسعى إلى تحقيق تحسينات لمصلحة القطاعات المحلية والعالمية، والناقلين، وأوساط الشحن في المطار، والأهم من ذلك كله لمصلحة الشاحنين.

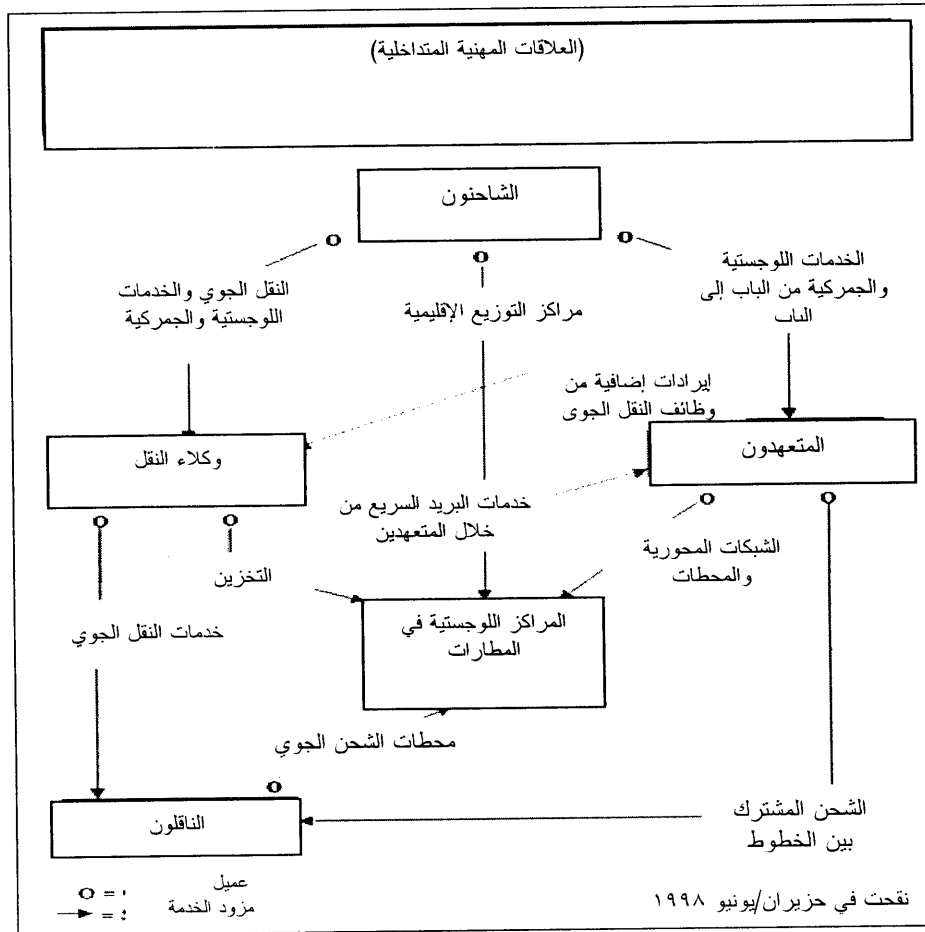
وبإمكان وكلاء النقل والشحن نقل أماكن عملهم. أما مصلحة المطار فواحدة، وهي تحقيق الازدهار المحلي والقدرة التنافسية. ويجب أن يؤدي المطار هذا الدور الريادي وأن يضطلع بهذه المسؤولية.

(٦٢) يستعان بالمتعهد لملء طائرة معينة بالبضائع. ولذلك تسلم البضائع للمتعهد، الذي يمكن أيضاً أن يكون وكيلاً أو يتولى عمليات النقل والعمليات اللوجستية المتكاملة. يجمع المتعهد البضائع بما يتمشى مع الشروط المنصوص عليها في العقد، ويسلمها لمنطقة الشحن، حيث توضع في حاويات ثم تنقل إلى المكان المخصص لها على الطائرة. وهكذا تكون الخدمة مفيدة لصغار التجار وناقلي البضائع على حد سواء.

وقد نشأت مشاكل جديدة في عمليات الشحن الجوي. فالدور المتنامي للخدمة المتعددة الوسائط يركز الاهتمام على سهولة الوصول إلى المطار. وتطرح العلاقات المادية والتجارية مع وسطاء النقل البري تحدياً جديداً يزداد أهمية، شأنه شأن الوصول إلى الطرق البرية والسكك الحديدية والمرافئ الداخلية. ولذلك من الضروري أن تواصل المطارات تعزيز دورها، فتصبح أداة أساسية للإمداد والنقل تخدم المصلحة الاقتصادية للمنطقة. ويجب أن تؤمن المطارات مراكز لوجستية تشمل محطات الشحن، ومخازن لوكلاء الشحن، ومحاور للتعهد المتكامل، ومراكز للتوزيع الإقليمي. ويجب أن تسهم المطارات في التنمية الاقتصادية للمناطق التي تقع فيها، وفي تحسين نوعية خدمة الزبائن، وتأمين الصلات بالأسواق العالمية، وكذلك العمل من أجل التكامل بين الوسائط المختلفة.

ومن القضايا الأساسية التي تعني المطارات الأمن، وتبسيط الإجراءات الجمركية والمعاملات التجارية، والوصول إلى وسائط الشحن، وتقليل الأضرار البيئية، وتخطيط النمو، وضمان البروز على الصعيد العالمي.

الشكل ٤ - الأطراف المعنية بقطاع الشحن الجوي



المصدر: Airbus.

باء- الشحن الجوي في المنطقة العربية

يبين الجدول التالي ترتيب مطارات الشرق الأوسط من حيث حصتها في الشحن، مقيسة بحمولة تفوق ٥٠.٠٠٠ طن. وتبين المقارنة موقع هذه المطارات في الترتيب العالمي أيضاً.

الجدول ٨- المطارات الأولى في الشحن في الشرق الأوسط، ٢٠٠٥

الترتيب الإقليمي	الترتيب العالمي	المطار	رمز الموقع	البلد	الأطنان (ملايين)	التغير بالنسبة المئوية
١	١٨	دبي	DXB	الإمارات العربية المتحدة	١,٣١٥	١٢,٥
٢	٥٤	البحرين	BAH	البحرين	٠,٣٣٥	١٠,٨
٣	٥٦	تل أبيب	TLV	إسرائيل	٠,٣١٥	(٧,٩)
٤	٧٥	القاهرة	CAI	مصر	٠,٢٣٣	٦,٨
٥	٧٧	الشارقة	SHJ	الإمارات العربية المتحدة	٠,٢٢٩	١٦,٤
٦	٨٤	جدة	JED	المملكة العربية السعودية	٠,٢٢١	٠,٥
٧	٨٧	أبو ظبي	AUH	الإمارات العربية المتحدة	٠,٢١٥	٣١,٥
٨	٩٢	الرياض	RUH	المملكة العربية السعودية	٠,١٩٤	١,٥
٩	١٠٥	الكويت	KWI	الكويت	٠,١٦٢	(١,٠)
١٠	١٣٥	عمان	AMM	الأردن	٠,١٠١	٥,٤
١١	١٦٣	مسقط	MCT	عمان	٠,٠٧٤	٨,٢
١٢	١٧٠	بيروت	BEY	لبنان	٠,٠٦٣	(٠,٢)
١٣	١٩٥	الدمام	DMM	المملكة العربية السعودية	٠,٠٥٠	٣,٢

المصدر: Airports Council International, as quoted in Air Cargo World, (July-August 2006), p. 26.

وعندما تسبب العنف الذي شهدته المنطقة في إقفال مطار رفيق الحريري الدولي في تموز/يوليو ٢٠٠٦، سرت مخاوف في الأوساط التجارية من أن تنتسب تداعيات الصراع إلى سائر أنحاء المنطقة، فتقوض السوق الأسرع نمواً للشحن الجوي. غير أن الشحن الجوي من شمال أفريقيا إلى الخليج ومناطق أخرى واصل نموه. وكان هذا النمو مثالا آخر عن صلابة الأعمال في الشرق الأوسط إزاء الصراعات السياسية التي تشهدها المنطقة والتقلبات السريعة التي تسجلها أسعار النفط التي تؤثر على الكثير من اقتصادات المنطقة. وعلى الرغم من ذلك استمر قطاع الأعمال في النمو.

وبعد أن تصدر الشرق الأوسط العالم في حركة الشحن الجوي بمعدل نمو بلغ ١٤,٥ في المائة في عام ٢٠٠٥، متجاوزاً بذلك معدل النمو العالمي بأربع مرات، ارتفع هذا المعدل إلى ١٦,٨ في المائة في الأشهر الثمانية الأولى من عام ٢٠٠٦. وكان السبب الرئيسي لهذا النمو الازدهار الاقتصادي في البلدان المنتجة للنفط. وفي عام ٢٠٠٥، تراوحت حصة المنطقة بين ٥,٨ و ٧ في المائة من الحمولة العالمية، كما بلغت حصتها ٥ في المائة تقريباً من الإيرادات العالمية بالطن/كيلومتر. وفي آب/أغسطس ٢٠٠٦، تصدرت منطقة الشرق الأوسط الترتيب العالمي من حيث نمو قطاع الشحن، إذ سجلت معدلاً قدره ١٣,١ في المائة، بينما بلغ معدل النمو العالمي لهذا القطاع في الشهر ذاته من العام السابق ٤,٧ في المائة. وخلال الأعوام الثلاثة الماضية بلغ معدل النمو الاقتصادي في المنطقة ٥ في المائة ويتوقع أن يستمر هذا النمو ثابتاً^(٦٣).

(٦٣) "Region focus: Middle East", Air Cargo World, (November 2006).

ولهذا السبب، تستثمر بعض الحكومات وشركات النقل الجوي في الإمكانيات المتاحة لضمان نمو طويل الأجل لقطاع الشحن الجوي في المنطقة. وقررت شركات نقل عديدة في الشرق الأوسط إنشاء وحدات مستقلة للشحن. ووضعت شركات، مثل شركة طيران الخليج، والقطرية، والاتحاد، وغيرها، استراتيجيات طموحة للشحن الجوي في تحد للنمو والتوسع الذي يحققه فرع الشحن الجوي لشركة طيران الإمارات تحت اسم "سكاي كارغو". وإضافة إلى ذلك، تعتمد مجموعة متزايدة من شركات الطيران إلى ضم الشحن إلى نطاق أعمالها وإعادة توزيع عملياتها في العالم. غير أن البعض يعتقد أن النمو السريع في قطاع شركات الطيران في المنطقة وإمكانية وصول الناقلات إلى أسواق بعيدة يضع ضغطاً على العديد من عمليات هذه الشركات^(٦٤). وكما هي الحال في أنحاء أخرى من العالم، يجب أن تكون سوق الشحن الجوي في الشرق الأوسط أكثر كفاءة وفعالية من حيث الكلفة. وهذا يتطلب تخطيطاً دقيقاً لمواكبة تقلبات أسعار النفط، كما يتطلب رصدًا لخطر الإرهاب الذي يهدد السياحة العالمية وإعادة النظر في الأنظمة الأمنية المطلوبة من الدول ذات السيادة.

ولا يزال قطاع الشحن الجوي في المنطقة متأخرًا عن نظيره في أمريكا الشمالية وأوروبا من حيث مستوى التطوير التكنولوجي والاستثمار في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. فوسائل الشحن الجوي الإلكترونية^(٦٥)، مثلاً، يجري العمل بها منذ ١٧ عاماً، ولكنها تستخدم بنسبة ١٥ في المائة فقط من الشحنات في الشرق الأوسط^(٦٦).

وتواجه سوق الشحن الجوي في منطقة الشرق الأوسط تحديات مستحكمة. ويظل أكبر هذه التحديات تقييد حقوق النقل، فضلاً عن عدم التناسق وعدم الوضوح الذي يشوب الأنظمة والإجراءات التي تقرضها الجمارك وغيرها من الهيئات الحكومية على تخليص البضائع داخل الحدود وخارجها. ففي الكثير من الحالات، تجعل الإجراءات الجمركية نقل الشحنات عبر خطوط تجارية طويلة أسهل من نقلها ضمن منطقة الخليج. ويرى أحد الخبراء أن منطقة الشرق الأوسط تبدي مرونة أكبر حيال تخليص البضائع عبر الحدود الدولية مما تبديه لتخليص البضائع عبر الحدود البينية. والوضع المثالي هو أن يحدث عكس ذلك انطلاقاً من فكرة بناء كتلة تجارية إقليمية^(٦٧).

جيم - آفاق الشحن الجوي

أدى تطور التقنيات اللوجستية تلبية لاحتياجات سلسلة الإمداد العالمية، وتماشياً مع اتجاهات التجارة والأسواق الدولية، إلى اعتماد متزايد على قطاع النقل الجوي، ولا سيما قطاع الشحن الجوي في خدمات النقل

(٦٤) تخضع خطوط الشحن لتأثير الطائرات السريعة البعيدة المسار. فقد تكون عملية الشحن من دبي إلى تايلند عبر سينغافورة أقل كلفة من عملية الشحن من دبي مباشرة إلى تايلند. وهذا العامل الاقتصادي والتكنولوجي الناشئ يجعل حركة الشحن بين البلدان العربية أكثر كلفة نتيجة لصغر الحمولة وتعدد محطات التوقف عبر المطارات الصغيرة.

(٦٥) كانت رسائل الشحن الجوي تصدر وتنقل بواسطة سلسلة الإمداد الجوي على الورق. وبين أواسط وأواخر الثمانينات أتاحت مبادرة الأمم المتحدة للتبادل الإلكتروني للبيانات في مجال الإدارة والتجارة والنقل، المعروفة حالياً بمبادرة مركز الأمم المتحدة لتسهيل التجارة والأعمال الإلكترونية، إصدار رسائل إلكترونية تحل محل مستندات النقل الجوي التقليدية ويمكن تبادلها في مختلف مراحل عملية الشحن الجوي بالنظم الإلكترونية، مما يؤدي إلى تحسين السرعة والكفاءة. انظر دراسة الحالة الواردة في الجدول في الإطار الأول فيما يلي.

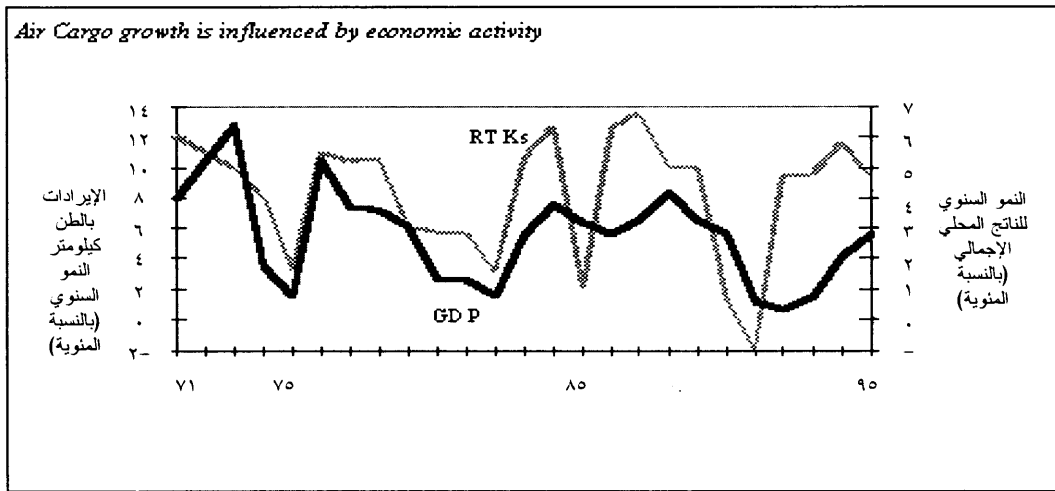
(٦٦) وفقاً لـ: According to Majdi Sabri, IATA regional vice-president, in "Cargo's hot market", *Air Cargo World*, (November 2006).

(٦٧) Majdi Sabri, IATA regional vice-president, in "Cargo's hot market", *Air Cargo World*, (November 2006).

المتخصصة. ووفقاً للرابطة الدولية للنقل الجوي، تبلغ قيمة البضائع المشحونة عبر الجو ٣٠ في المائة من قيمة التجارة العالمية، أي ٣,٢٥ تريليون دولار، غير أن هذه النسبة لا تمثل سوى ٥ في المائة من حجم التجارة العالمية^(٦٨).

ويتزايد دور الشحن الجوي أهمية في التجارة العالمية، وقد أخذ هذا الدور يتطور خلال الأعوام العشرين الماضية، وهو وثيق الصلة باتجاهات التجارة الدولية. ويوضح الشكل ٥ مدى ارتباط النشاط الاقتصادي ونمو الشحن الجوي بين عامي ١٩٧١ و١٩٩٥.

الشكل ٥ - نمو الشحن الجوي وارتباطه بالنشاط الاقتصادي



المصدر: (Boeing Air Cargo Forecast 1996-1997).

والناتج المحلي الإجمالي العالمي هو المقياس الأمثل لتقييم النشاط الاقتصادي في العالم. وتبين المقارنة بين تطور قطاع الشحن الجوي ومسار الناتج المحلي الإجمالي في العالم على مدى العقدين الماضيين، وجود ترابط وثيق بين عنصرَي المقارنة. ومن العوامل الأساسية للترابط بين الناتج المحلي الإجمالي ونمو الشحن الجوي ما يلي:

(أ) الترابط العالمي الذي كرسه اتفاقات منظمة التجارة العالمية وانتشار الكتل الإقليمية، ومنها الاتحاد الأوروبي واتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية ومنطقة التجارة لمنطقة أمم جنوب شرق آسيا؛

(ب) انتشار إنتاج السلع والخدمات وبيعها على النطاق الدولي؛

(ج) اعتماد مفاهيم جديدة لإدارة المخزون مثل التسليم في الوقت المناسب^(٦٩)، وسرعة الاستجابة، والكفاءة في تلبية المستهلك، إضافة إلى مجموعة من المبادرات المرتكزة على التجارة الإلكترونية؛

(٦٨) الرابطة الدولية للنقل الجوي، على الموقع التالي: <http://www.I.iata.org/whatwedo/cargo>.

(٦٩) التسليم في الوقت المناسب هو طريقة جديدة لضمان التحكم بالمخزون عبر سلسلة الإمداد، بحيث يتمكن المصنع/المجمع الأخير في سلسلة الإمداد من تسليم المخزون في الوقت المناسب أو قبل أن يحتاج إليه بوقت قصير. وقد اعتمدت هذه الطريقة في الأصل في قطاع صناعة السيارات، ثم انتقلت إلى قطاعات الإلكترونيات والمنسوجات والملابس (سرعة الاستجابة) وغيرها من القطاعات مثل قطاعات المتاجر الكبرى (سرعة تلبية المستهلك). ولكل طريقة ما تختلف به عن الأخرى، لكنها تعتمد جميعها على تقنيات التجارة الإلكترونية وشبكات لتبادل البيانات الإلكترونية تشمل القطاع بأسره.

(د) بروز سلع جديدة مؤهلة للشحن عبر الجو واتساع سعة الحاويات والتطور في تصميم تغليف المنتجات؛

(هـ) تطوير سلع استهلاكية عالية القيمة ومحدودة الأجل من حيث الاستهلاك.

وتسمح التقنيات الجديدة في العمليات اللوجستية وإدارة المخزون للمصنعين بتقليص تكاليف التخزين، وتسمح لهم في الوقت ذاته بمد أسواق أكبر وأوسع انتشاراً بخدمات أفضل نوعية. ويؤمن انتشار الخدمات الملائمة للشحن الجوي الوسائل اللازمة لنقل السلع عبر مختلف أنحاء العالم في الوقت المناسب. وهذه السرعة في الوصول إلى السوق عبر النقل الجوي هي بالغة الأهمية في تكوين القدرة التنافسية لسلاسل الإمداد العالمية.

وتعتمد جميع البلدان المعنية بتجارة البضائع على قطاع الشحن الجوي لدفع نموها الاقتصادي. ووفقاً للمجلس الدولي للمطارات، نُقل أكثر من أربع مليارات راكب، و ٧٥ مليون طن من البضائع عبر الجو في عام ٢٠٠٥^(٧٠). ومنذ السبعينات، تضاعف حجم سوق الشحن الجوي كل عشرة أعوام ويتوقع أن ينمو بالمعدل نفسه في العقد المقبلين. وتتوقع شركتا أيرباس وبوينغ أن يستمر نمو قطاع الشحن الجوي بمعدل سنوي قدره ٦ في المائة حتى عام ٢٠٢٥^(٧١). والبريد الجوي هو الجزء الأسرع نمواً في هذا القطاع، إذ سجل معدل نمو سنوي بلغ متوسطه ١٩,٣ في المائة بين عامي ١٩٩٢ و ١٩٩٩^(٧٢).

وفي عام ٢٠٠٤، بلغ مجموع الإيرادات العالمية للنقل الجوي ٨٨٠ مليار دولار وبلغ مجموع العاملين في هذا القطاع ١٣,٥ مليون شخص، من ضمنهم من يشغلون وظائف غير مباشرة ومستحدثة^(٧٣). والشحن الجوي هو عنصر أساسي في مساهمة هذا القطاع في النشاط الاقتصادي العالمي، من خلال دوره في توليد الحركة التجارية وتسهيلها. ويوضح الشكل ٦ التوقعات بشأن نمو قطاع الشحن الجوي.

توجد بالطبع تباينات بين المناطق في العالم. فالحركة عبر الأطلسي، مثلاً، يتوقع أن تسجل زيادة طفيفة بمعدل سنوي متوسطه ٣,٥ في المائة على مدى ٢٠ عاماً. أما الحركة في الشرق الأقصى، فيتوقع أن تشهد زيادة تتراوح بين ٧ و ٨ في المائة. ويتوقع أن تكون سوق أمريكا الشمالية-الصين السوق الأسرع نمواً للشحن الجوي، بحيث تسجل معدل نمو سنوي متوسطه ٩,٨ في المائة حتى عام ٢٠٢٥، لتبلغ حصتها بذلك ١٤,٦ في المائة من السوق العالمية للشحن الجوي مقيسة بنسبة حجم البضائع بالأطنان إلى المسافة بالكيلومترات^(٧٤).

(٧٠) مجلس المطارات الدولي، على الموقع: <http://www.airports.org>.

(٧١) Airbus, Global Market Forecast 2006-2025. Available at: http://www.airbus.com/store/mm_repository/pdf/att00008552/media_object_file_AirbusGMF2006-2025.pdf; and Boeing, "Current market outlook 2006".

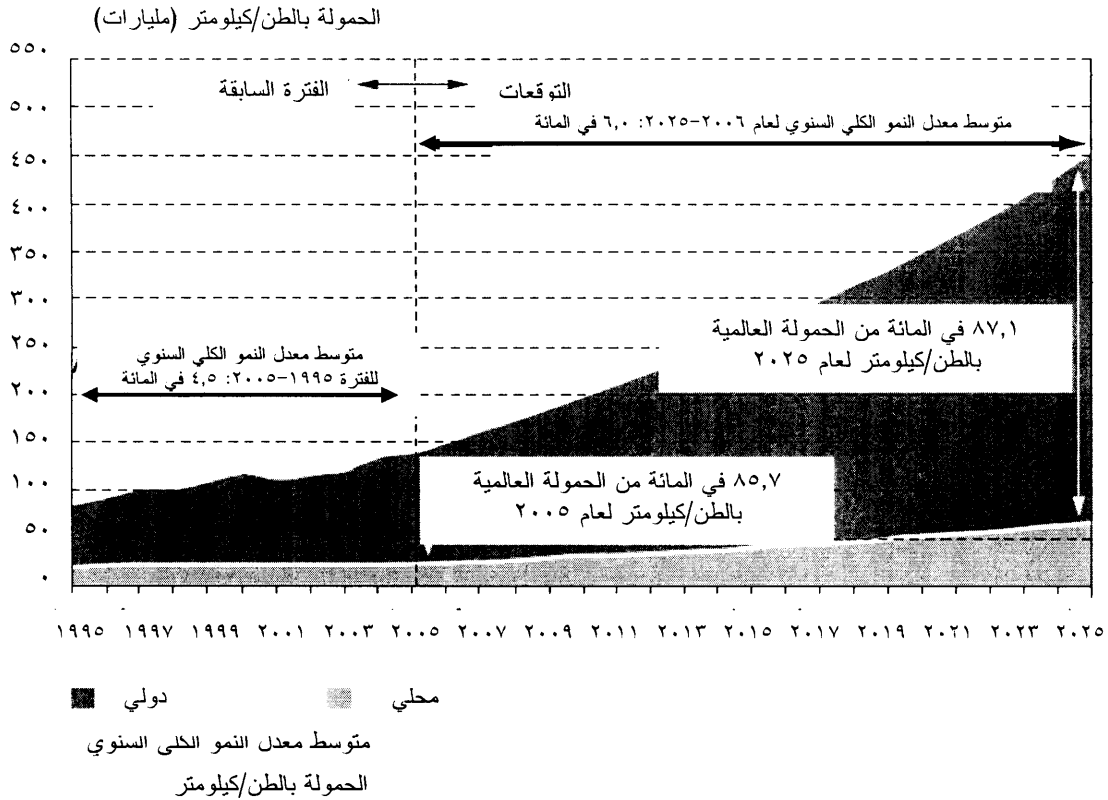
(٧٢) منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، ورشة عمل حول إصلاح وتنظيم قطاع الشحن الجوي، باريس، ٦-٥ تموز/يوليو ١٩٩٩.

(٧٣) Erik Britton, "The impact of air cargo on the global economy", (United States, Oxford Economics, 13 September 2006). Available at: <http://www.tiaca.org/2006/presentations/5.%20Erik%20Britton.ppt#4>.

(٧٤) Airbus, Global Market Forecast 2006-2025. Available at: http://www.airbus.com/store/mm_repository/pdf/att/00008552/media_object_file_AirbusGMF2006-2025.pdf.

الشكل ٦ - توقعات بشأن نمو قطاع الشحن الجوي

تطوير حركة الشحن



المصدر : Airbus, Global Market Forecast 2006-2025. Available at: http://www.airbus.com/store/mm_repository/pdf/att00008552/media/object_file_AirbusGMF2006-2025.pdf.

ومن المنظور اللوجستي الجوي، يولد قطاع الشحن الجوي ٥٠ مليار دولار من الإيرادات^(٧٥)، أي ١٢ في المائة من مجموع إيرادات شركات النقل الجوي المسجلة، والذي بلغ ٤١٣ مليار دولار في عام ٢٠٠٥^(٧٦)، ويمثل ٢٠ في المائة من حجم سوق اللوجستيات الجوية البالغ ٢٠٠ مليار دولار. وتشمل هذه السوق التخزين والجمارك والنقل السطحي (عبر الطرق والسكك الحديدية والمياه)، وإيرادات الوكلاء والعاملين في التجارة. وتشير التقديرات إلى أن قطاع الطيران يضم حوالى أربعة ملايين شخص في وظائف مباشرة^(٧٧)، ويتوقع أن ينمو بمعدل يتجاوز معدل نمو الاقتصاد العالمي.

ويبين الجدول ٩ توقعات الرابطة الدولية للنقل الجوي بشأن الشحن الجوي للفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٩.

(٧٥) ATA, "IATA cargo". Available at: <http://www1.iata.org/whatwedo/cargo>

(٧٦) ICAO, Airline Traffic Forecasts and Financial Trends – 2006 to 2008, (Cir312) (AT/133), January 2007

(٧٧) Erik Britton, "The impact of air cargo on the global economy", (United States, Oxford Economics, 13 September 2006). Available at: <http://www.tiaca.org/2006/presentations/5.%20Erik%20Britton/pp#4>.

الجدول ٩ - توقعات الرابطة الدولية للنقل الجوي بشأن الشحن الجوي، ٢٠٠٩-٢٠٠٦
(بالنسبة المئوية)

متوسط معدل النمو الكلي	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	
٦,٣	٥,٧	٥,٨	٥,٧	٦,٣	٦,٨	المجموع الدولي
٤,٦	٤,٤	٤,٦	٤,٥	٤,٦	٥,١	شمال الأطلسي
٦,٠	٥,٢	٥,٤	٥,٦	٧,١	٦,٦	عبر المحيط الهادئ
٥,٧	٥,٣	٥,١	٥,٣	٦,١	٦,٩	أوروبا-آسيا-المحيط الهادئ
٥,١	٤,٠	٤,٥	٤,٩	٥,١	٧,٠	الشرق الأوسط-أوروبا
٤,٥	٤,٢	٤,٣	٤,٦	٤,٥	٥,٠	أوروبا-أفريقيا
٨,٥	٨,٤	٨,٧	٨,١	٨,٧	٨,٥	ضمن آسيا-المحيط الهادئ
٣,٧	٣,٥	٣,٥	٣,٦	٣,٦	٤,٤	أمريكا الشمالية-أمريكا اللاتينية والكاريبي
٤,١	٣,٩	٣,٨	٣,٧	٣,٨	٥,١	داخل أوروبا
٥,٠	٥,٧	٧,٠	٦,٤	٢,٨	٣,٠	داخل أمريكا اللاتينية والكاريبي
٨,٨	٧,٠	٧,٥	٧,٣	٨,٦	١٣,٧	الشرق الأوسط-آسيا-المحيط الهادئ

المصدر: International Air Transport Association (IATA), "IATA Passenger and Freight Forecast 2005-2009", October 2005.
Available at: <http://www.iata.org/NR/rdonlyres/CC8F53FF-D587-4C7A-8CDA-IE9F5835531E/0/PressPackPassengerandFreightForecasts2005-2009.pdf>.

ولا غرابة في أن تستتج الرابطة الدولية للنقل الجوي أن نمو هذا القطاع يرتبط ارتباطاً وثيقاً بنمو الناتج المحلي الإجمالي، وأن آسيا وأوروبا الشرقية والصين ومنطقة المحيط الهادئ يتوقع أن تسجل نمواً كبيراً في هذا القطاع. ويبين الجدول ١٠ البلدان العشرين الأولى التي تتجاوز حصتها من الشحن ١٠ ٠٠٠ طن، وترتيبها حسب متوسط معدل النمو الكلي لفترة التوقعات.

الجدول ١٠ - البلدان العشرون الأولى من حيث سرعة نمو الشحن الجوي
(بالنسبة المئوية)

البلد	متوسط معدل النمو الكلي ^(١) ٢٠٠٩-٢٠٠٥
الصين	١٤,٤
قطر	١٢,٥
سري لانكا	١٢,٢
ماكاو	١١,٦
جمهورية كوريا	١٠,٧
ماليزيا	١٠,٠
المكسيك	٩,٩
الهند	٩,٧
الجمهورية التشيكية	٩,٧
عمان	٨,٩
تركيا	٨,٦

الجدول ١٠ (تابع)

البلد	متوسط معدل النمو الكلي ^(*) ٢٠٠٥-٢٠٠٩
الاتحاد الروسي	٨,٥
الأرجنتين	٨,١
اندونيسيا	٨,٠
أذربيجان	٧,٨
باكستان	٧,٣
الإمارات العربية المتحدة	٧,٣
اليابان	٦,٩
تايلند	٦,٩
الكويت	٦,٦

المصدر: International Air Transport Association (IATA), "IATA Passenger and Freight Forecast 2005-2009", October 2005. Available at: <http://www.iata.org/NR/rdonlyres/CC8F53FF-D587-4C7A-8CDA-IE9F5835531E/0/PressPackPassengerandFreightForecasts2005-2009.pdf>.

(*) متوسط معدل النمو الكلي.

دال - قضايا عامة في مجالي الأمن وتسهيل الشحن الجوي

للساحنين عادة أن يختاروا شركات النقل. ومع أن هذا الخيار يخضع لشروط الزبائن في معظم الأحيان، فهو يتأثر أيضاً بقضايا أخرى، مثل القضايا المتصلة بالأمن وتسهيل الشحن، وغيرها.

(i) قيود القدرة

وتحدد شركات مجموعة فورتون، وعددها ٥٠٠ شركة، بنسبة مائة بالمائة مصدر التزود بالمنتجات أو تعمل على تكوينها في الصين، مما يحدث تشوهاً في أنماط النقل. ويؤدي تنافس تجار التجزئة على الطلب الموسمي إلى تحول في أنماط الطلب، مما يسبب تحولات في الطلب على النقل، تلحق أضراراً بالساحنين على مدار السنة. وكانت مواسم الذروة في الماضي بين آب/أغسطس وتشرين الأول/أكتوبر. وتنتج مواسم ذروة أخرى بفعل أيام العطل في رأس السنة الصينية وإقبال المصانع، كما تطرأ مواسم ذروة اصطناعية عندما تتوقف الطائرات^(٧٨).

ومن العوامل الأخرى المسافة التي تفصل شركات النقل عن الساحنين وعدم توفر الشراكات القوية التي تضمن الربح لمصلحة الجميع.

(ب) ارتفاع أسعار الشحن والرسوم الإضافية على الوقود

من أسباب ارتفاع أسعار الشحن فرض رسوم إضافية على الوقود، مما يؤدي إلى ارتفاع الكلفة على شركات الطيران. ويتخوف الساحنون من أن تصبح الرسوم الإضافية على الوقود مصدراً دائماً للزيادة غير

(٧٨) Adtran presentation, Twenty-third International Air Cargo Forum and Exhibition. Available at: <http://www.tiaca.org/2006/presentation/9.%20Greg%20Andrews.ppt#5>.

المبررة على أسعار الشحن. فلا يوجد ترابط بين الرسوم الإضافية وارتفاع أسعار النفط، إذ يلزم المعنيون بدفع المزيد من الرسوم عندما ترتفع أسعار النفط ونادراً ما يستفيدون من انخفاضها.

(ج) أثر الاختلالات في التجارة

يمكن أن يكون عدم اليقين وعدم استخدام القدرة نتيجة للتجارة في اتجاه واحد وعدم الاستفادة من الفرص أثناء العودة. فكثيراً ما تنسم خطوط العودة بالفوضى وتفتقر إلى التخطيط المنظم لمسارات العودة، وكثيراً ما يستخدم خط لدعم خط آخر.

ويشهد قطاع النقل الجوي، كما وسائل النقل الأخرى، قيوداً أخرى تتعلق بتسهيل الأنظمة والإجراءات المعقدة، وكذلك بالأمن.

١ - قضايا تسهيل الشحن

تعتبر المستندات الورقية والشروط الجمركية وكثرة القيود على النقل والشحن عبر الجو مصدراً للكثير من عدم الكفاءة. وتؤكد الرابطة الدولية للنقل الجوي أن الورق المستخدم في توثيق الشحنات الجوية كل عام يكفي لملء ٣٩ طائرة شحن من طراز بوينغ ٧٤٧ (انظر الجدول التالي). وفي ثلاثة وثلاثين عاماً، أمكن تقصير متوسط الوقت الضائع من زمن الشحنة الواحدة من ٦,٥ أيام إلى ستة أيام. ومن شأن تخفيف الورق في تنظيم الشحنات أن يوفر على القطاع ١,٥ مليار دولار في السنة ويقصر زمن الشحنة بنسبة ٢٥ في المائة. وعلى القطاع والحكومة أن يعملوا معاً لإيجاد حل لهذا القدر الكبير من عدم الكفاءة^(٧٩).

ويعني هذا أن التشريعات غير الفعالة وغير العملية تؤثر سلباً على سلاسل الإمداد العالمية والبنية التحتية للنقل الجوي. ويزداد هذا الوضع تفاقمًا في البلدان حيث يشترط التشريع أو الممارسة إجراء تفتيش على مائة في المائة من الشحنة لتخليصها.

وتوضح أنظمة سلاسل الإمداد العالمية والنافذة الواحدة وأوساط الموانئ الفائدة التي يمكن تحقيقها من الاستغناء عن الورق في إجراءات المعاملات^(٨٠). غير أن تنفيذ نظام تبادل للبيانات الإلكترونية وما يرتبط به من تقنيات في مجال التجارة الإلكترونية، فضلاً عن رموز الأعمدة المتوازية وترددات الراديو المحددة للهوية والنظام العالمي لتحديد المواقع والأختام الإلكترونية^(٨١)، يتطلب وضع خطة جديّة واسعة تهدف إلى إعادة هندسة العمليات الحكومية، بما فيها الجمارك والضوابط التقنية، وتقليص عدد التوقيعات والنسخ الأصلية الموقعة، وكذلك تبسيط طرق الدفع.

وقد قطعت بلدان واقتصادات متقدمة كثيرة شوطاً طويلاً في هذا الاتجاه، وهي تعمل على تطبيق نظام النافذة الواحدة وأوساط المطارات منذ ٢٠ عاماً. أما في البلدان العربية فيقتصر التفوق على بعض المناطق مثل دبي، غير أن معظمها لا يزال مكبلاً بالأنظمة الورقية الموروثة عن عهد الاستعمار. ومع أن

(٧٩) IATA, "IATA e-freight: from words to action", IATA e-freight Conference, Geneva, 1 November 2005.

(٨٠) لمزيد من المعلومات عن النافذة الواحدة انظر: United Nations Economic Commission for Europe, "Single window respiratory". Available at: http://www.unece.org/cefact/single_window/welcome.htm.

(٨١) الختم الإلكتروني: هو ختم للحاويات يتضمن ترددات الراديو المحددة للهوية في صندوق مختوم، يستعمل بدل أختام الرصاص. وهذا يسمح بقراءة قفل الحاوية عن بعد بهدف التعرف عليها وتحديد موقعها وتتبعها.

القوانين في بلدان مجلس التعاون الخليجي وضعت لتشجيع التعاون والتجارة عبر الحدود، لا يزال التقدم في هذا الاتجاه بطيئاً.

وترى الرابطة الدولية للنقل الجوي وغيرها من المجموعات التي تركز على الشحن في التدابير التالية عوامل أساسية في تعزيز النمو وزيادة القدرة التنافسية وتطوير التجارة الإقليمية:

- (أ) تطوير شركات نقل جوي قوية محلية تابعة للقطاع الخاص؛
- (ب) تحسين نوعية الخدمات؛
- (ج) تخفيض الرسوم الجمركية؛
- (د) توسيع نطاق عروض الخدمات؛
- (هـ) تحسين شروط الأمن والسلامة؛
- (و) تخفيض الدعم وتقليص الاستثمارات العامة.

ويحقق رفع القيود عن سوق الطيران التي تتبع هذه المبادئ التوجيهية فوائد لصالح النشاط الاقتصادي في سوق مزدهرة أصلاً. ويتطلب نجاح ذلك في منطقة الشرق الأوسط رؤية واضحة والتزاماً برفع الضوابط وتحقيق المنافسة العادلة.

٢- قضايا الأمن

تشمل قضايا الأمن الضوابط الأمنية الناجمة عن الظروف الأمنية الراهنة والسلع الخطرة.

وفي هذا السياق، لا بد من طرح الأسئلة التالية: ماذا لو تبين وجود عبوة متفجرة في رزمة بضائع وقد أصابت طائرة ركاب تحمل بضائع؟ هل ينتج من ذلك حظر على المزج بين البضائع والركاب؟ هل ينبغي التحرك في هذا الاتجاه على أي حال؟ هل ينبغي عدم التخطيط لنظام من شطرين يفصل فيه الركاب كلياً عن البضائع؟ وإذا كان الأمر كذلك، ما أثر ذلك على قطاع الشحن وعلى البنية التحتية الحالية للمطارات وشركات الشحن؟

والمعلومات الواردة فيما يلي معظمها مقتطف من ورقة إعلان مبادئ أعدها فريق العمل المعني بأمن الطيران العالمي. وهذا الفريق يضم الرابطة الدولية للنقل الجوي ويعني بالأمن^(٨٢). وباعتبار هذا الفريق هو أول منظمة تمثل شركات الطيران، يركز إلى موقفه في التعليق على قضية الأمن، مع العلم أن ملكية شركات الطيران تعود إلى القطاعين العام والخاص. وترد أدناه أيضاً بعض التعليقات العامة حول القطاع. وفيما يلي ملخص لرأي الفريق.

(أ) مسؤوليات الحكومة في التكاليف الأمنية

تتحمل الحكومات مسؤولية مباشرة عن أمن الطيران وعن تمويله. وبما أن الخطر الأمني الذي يهدد شركات الطيران هو تهديد للدولة، ينبغي للدولة أن تضمن أمن الطيران وتغطي تكاليفه من الإيرادات العامة وليس من الضرائب والرسوم الآتية من المستفيدين. وهذه المسؤولية تشمل حماية المواطنين سواء أكانوا في الجو أم على الأرض.

(٨٢) Global Aviation Security Action Group (GASAG), *Industry Positions on Security Issues*, issue 10, (1 May 2005). Available at: http://www.iata.org/NR/ContentConnector/CS2000/Siteinterface/sites/ps/file/GASAG_Flyer_Issue_10.pdf.

ولا بد من الإشارة إلى أن مسألة الأمن هي مسألة خلافية تطرح في إطارها المبالغ الإضافية التي تحصلها الدولة والمطار على غير حق في نظر القطاع.

(ب) مواعمة معايير أمن الطيران

على الدول أن تعمل وتتعاون معاً بمشاركة قطاع الطيران بهدف تنسيق تنفيذ المعايير المعترف بها دولياً استناداً إلى المرفق ١٧ المتعلق بالأمن من اتفاقية الطيران المدني الدولي التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي^(٨٣).

(ج) طرائق بديلة للامتثال للولايات الأمنية

يجب الإقرار للجهات الخاضعة للضوابط بأي تدابير أمنية قد تتخذها طوعاً، وتتجاوز المعايير الأمنية الدنيا المطلوبة. وفي جميع الحالات، يجب أن تحصل هذه الأطراف على الموافقة التي تؤهلها تطبيق طرق أمنية بديلة للامتثال للولاية الأمنية المعمول بها، على أن تضمن هذه التدابير مستوى أمنياً لا يقل عن المستوى المضمن في الولاية الأصلية.

والجدير بالذكر أن مناقشات تدور حالياً في أوساط النقل البحري حول اعتماد شهادة أمنية بضوابط ذاتية. وتبدو هذا المسألة جديرة بمزيد من التفصيل والبحث والاهتمام.

وفيما يلي تعليقات على الأمن الأساسي للمطارات:

(أ) الأمن على الأرض

يتطلب الأمن على الأرض اتخاذ تدابير أمنية تتسم بالكفاءة والفعالية وقابلية الضبط وتتماشى مع الأحكام المنصوص عليها في المرفق ١٧ لمنظمة الطيران المدني الدولي أو تتجاوزها. وينبغي تطوير هذه التدابير باستخدام مصفوفة متفق عليها عالمياً لإدارة المخاطر، تركز على مستوى الخطر وفقاً لتقييم السلطات الوطنية المختصة^(٨٤).

(ب) تعزيز مراقبة الدخول إلى المناطق الحصرية في المطار

يؤيد فريق العمل المعني بأمن الطيران العالمي تحديد منطقة حصرية في المطارات، بما في ذلك اعتماد نظام فعال واقتصادي لتحسين المحيط الأمني أو مراقبة الدخول إليه، يجمع بين وسائل التعرف والمعلومات الشخصية.

(٨٣) ICAO, "Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation". Available at: http://www.icao.int/eshop/pub/annx_info/an17_info_en.pdf.

(٨٤) تشمل مصفوفة إدارة المخاطر الاحتفاظ بنقاط ووضع جدول لتقييم دقة المعلومات وأداء الأطراف الرئيسية في سلسلة الإمداد العالمية. بهذه الطريقة، تنشأ علاقات ثقة مع الفوائد المتبادلة بين الهيئات الحكومية والشاحنين والتجار الأفضل أداءً.

(ج) التحريرات الأولية للأشخاص الذين يدخلون المنطقة الحصرية دون مرافقة

ينبغي أن تجرى التحريات الأولية والمتكررة وفقاً للتشريع الوطني على الأشخاص الذين يدخلون المناطق الحصرية في المطارات دون مرافقة. ويرى فريق العمل المعني بأمن الطيران المدني العالمي أن مسؤولية إجراء التحريات وتمويلها تقع على الحكومات.

والجدير بالذكر أن التناسق والالتزام بالمعايير العالمية والشفافية هي شروط أساسية لضمان فعالية هذه التدابير.

(د) التكنولوجيات الجديدة

ينبغي للأطراف المعنية في الحكومات والقطاع أن تعمل معاً لبحث دور التكنولوجيا، ومنها القياسات الحيوية، بالاستناد إلى معايير منسقة عالمياً، في مواجهة المخاطر الأمنية المستجدة التي تهدد الطيران المدني. وينبغي أن تكون شروط التعرف على الأشخاص منسقة بين جميع الهيئات الحكومية، وأن تركز على معايير مقبولة عالمياً باستخدام القياسات الحيوية.

والجدير بالذكر أن استخدام القياسات الحيوية يعتبر محرماً من الناحية التكنولوجية. فهذه التكنولوجيا لا تخلو من الحسنات الفورية ولكن تكنولوجيات أخرى يمكن أن تتفوق عليها في المستقبل.

ومن التعليقات على الضوابط الأمنية وأثرها على الشحن والبريد ما يلي:

(i) التعاون

ينبغي للحكومات أن تجمع بين مواردها في إطار من التعاون لتبادل المعلومات وإجراء البحوث ووضع تدابير منسقة لضمان سلامة نقل الشحنات والبريد في مختلف أنحاء العالم دون عرقلة حركة النقل.

(ب) تقييم المخاطر

ينبغي للحكومات أن تطبق مفهوم "التجار الموثوقين" على شركات الشحن والنقل التي تثبت أنها تلتزم بإجراءات أمنية مناسبة، وذلك بهدف تسهيل حركة الشحن التي لا تشكل أي خطر على أمن الطيران المدني وسلامته.

وفيما يلي تعليقات على أمن الرحلات، مع الأخذ في بعض الحالات بالشروط الخاصة بطائرات الركاب:

(i) موظفو الأمن أثناء الرحلات (مسؤولو الأمن الجوي)

ترى الرابطة الدولية للنقل الجوي أن منع الأعمال غير القانونية يجب أن يبدأ على الأرض. ولكن حيث تفرض الدولة استخدام موظفي أمن مسلحين أثناء الرحلات، ينبغي لها أن تؤمن هؤلاء الموظفين،

ويجب أن تتحمل مسؤولية تمويلهم، بما في ذلك تكاليف سفرهم، وكذلك مسؤولية اختيارهم وتدريبهم وتحديد مهامهم. ويجب أن يخضع اختيار هؤلاء الموظفين وكفاءتهم ومراقبتهم لأعلى المعايير.

(ب) أمن غرفة القيادة ودخولها

يؤيد فريق العمل المعني بأمن الطيران المدني العالمي تنفيذ الجزء ١٣-٢-٣ من الباب الأول من المرفق ٦ لمنظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالنقاط التالية:

(١) تطبيق تكنولوجيا لتعزيز أمن باب غرفة القيادة، تكون قادرة على حماية الطاقم من الهجمات؛

(٢) إغلاق وإقفال باب غرفة القيادة في جميع الأوقات قدر الإمكان. وعندما يُقفل الباب، يجب وضع إجراءات للاتصال بين غرفة القيادة وباقي الموظفين على الطائرة، أي، مثلاً، موظفي طاقم الطائرة أو جهاز أمن الرحلة؛

(٣) وضع جهاز للمراقبة يسمح لطاقم الطائرة برصد الدخول إلى ركن الطيار.

(ج) إجراءات/تدريب طاقم القيادة

من الضروري أن تعتمد الحكومات والقطاع إلى مراجعة شاملة للسياسات والإجراءات والتدريب، بما في ذلك التدريب على الدفاع عن النفس بالوسائل غير القاتلة، لمواجهة أي مشاكل قد تحدث على متن الطائرة، ولا سيما بالنظر إلى التهديد الجديد باستخدام الطائرة كسلاح.

ويجب إجراء المزيد من الدراسات حول الوسائل الجديدة لتحسين الاتصال بين الأرض والجو. وتؤيد الرابطة الدولية للنقل الجوي التدابير التي تسهل التعرف إلى الطائرات وتتبعها، في حال حدوث أي عمل خارج عن القانون.

(د) التسلح وتدريب الطاقم

تعارض الرابطة الدولية للنقل الجوي تزويد طاقم غرفة القيادة أو الطائرة بأسلحة قاتلة أو إخضاعه للتدريب على استعمال القوة القاتلة. وينبغي زيادة تقييم استعمال وسائل الحماية غير القاتلة، مثل الرذاذ الفلبي ومسدسات الصعق، بالتشاور مع ممثلين عن الطاقم.

كما قدم فريق العمل المعني بأمن الطيران المدني العالمي مجموعة من التوصيات بشأن مخاطر محددة وسبل مواجهتها، وهي توصيات عامة تنطبق على جميع أنواع الرحلات ولا تقتصر على الشحن.

وحتى بعد مرور عدة أعوام من العيش في ظل التهديدات المذكورة آنفاً، لا يوجد اتفاق عام أو تعاون كامل حول التشريعات والتدابير التي يجب اعتمادها. ومن المرجح أن يكون تخصيص مطارات للشحن وتقليص الرحلات المزدوجة للركاب والبضائع أو ربما إلغاؤها طريقة لتبديد الكثير من المخاوف. وإذا

تطورت شروط الشحن الجديدة كما هو متوقع، فستؤدي إلى تطوير آليات وتعزيز قدرات الشحن المحلية إلى مستوى يفوق المتوقع.

وكل ما ورد في هذا الجزء له آثار جدية على قطاعات الشحن والحكومات في المنطقة العربية والشرق الأوسط، لا بل في جميع مناطق العالم.

هاء- تسهيل الشحن الجوي في المنطقة العربية

تنطبق جميع التعليقات التي تضمنها الجزء السابق عن قضايا الشحن الجوي والأمن على الشحن الجوي في المنطقة العربية. ولهذه المنطقة، شأنها شأن سائر مناطق العالم، أمثلة جيدة وأخرى سيئة في مجال الأمن وتسهيل الشحن. غير أن التصور الذي يتكون حول مسألة ما هو الحقيقة الجديدة. فالواردات من الدول العربية والصادرات إليها يجب أن تتسم بالكفاءة والأمن، ويجب أن تعطي ذلك الانطباع. ومفهوم الشركاء التجاريين الموثوق بهم في معاملات التجارة والنقل ليس منتشرًا في الشرق الأوسط مثلما هو منتشر في مراكز الاستيراد والتصدير الكبرى في العالم.

وإزاء هذا الواقع، يجب على البلدان العربية أن تتنبه لأهمية التدابير الأمنية وأن تتوخى مزيداً من الكفاءة في تسهيل التجارة بهدف تعزيز مفهوم الشركاء التجاريين الموثوق بهم.

والتعليقات الواردة في الجزء السابق حول تسهيل التجارة، وأتمتة الجمارك وأجهزة المراقبة، وتبادل البيانات الإلكترونية، والتجارة الإلكترونية، ونظام النافذة الواحدة، هي تعليقات ذات صلة وثيقة بالموضوع. فباستثناء بعض الحالات، لا تزال بلدان الشرق الأوسط/العربية بعيدة كثيراً عن الممارسات الفضلى في تسهيل التجارة. وتزيد المشكلة تفاقماً أنظمة التفتيش المتقدمة. ومن المهم جداً أن تعتمد الجمارك وأجهزة المراقبة في البلدان العربية نظاماً شاملاً لتحديد المخاطر وإدارتها، ويستحسن أن يكون ذلك في إطار من التعاون الإقليمي وفي وضع ملامح إدارة المخاطر وتبادلها. ولا تزال الأجهزة الوطنية لتنظيم التجارة غير مستوفية لأحكام الاتفاقات الإقليمية، ومنها تلك التي وضعتها بلدان مجلس التعاون الخليجي. ومن أبسط الأمثلة على ذلك أنه لا توجد شهادة موحدة للمنشأ معترف بها في بلدان مجلس التعاون الخليجي. كما أنه لا وجود لنظام النافذة الواحدة. وفي المقابل تعمل بلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا على وضع سلسلة واسعة من الاتفاقات للاعتراف المتبادل، وكذلك على تطوير نظام النافذة الواحدة للإجراءات والشكليات الجمركية^(٨٥). ويجب على البلدان العربية أن تنتهج نهجاً مماثلاً إذا أرادت أن تعزز كفاءة التجارة عبر الحدود.

ومن الممارسات الفضلى أيضاً التوصل إلى مستوى متقدم للتدقيق في الحاويات. وتبرز على هذا الصعيد تكنولوجيا جديدة تجمع بين الأشعة السينية وأجهزة التدقيق البيولوجية التي تسمح بتحديد محتوى الحاويات من غير تفتيشها من الداخل. ولا تزال بعض البلدان العربية، ولأسباب مختلفة، تصر على مجموعة واسعة من إجراءات التفتيش المادي دون إيلاء اعتبار لعوامل الوقت والكفاءة وحاجات التجار. وتوضح قاعدة بيانات البنك الدولي عن أنظمة المقارنة في مجال الأعمال الكفاءة التجارية المقارنة لمعظم

(٨٥) Association of Southeast Asian Nations (ASEAN), "Agreement to establish and implement the ASEAN single window", Kuala Lumpur, 9 December 2005. Available at: <http://www.aseansec.org/18005.htm>.

بلدان العالم^(٨٦). وفي الكثير من الحالات، يظل أداء البلدان العربية ضعيفاً إذا ما قورن بأداء بلدان أخرى في سائر أنحاء العالم.

لقد أصبحت التكنولوجيا والتقنيات الكفيلة بالتحسين راسخة ومستخدمة على نطاق واسع في مختلف أنحاء العالم. وفي هذا السياق، تستلزم الحاجة إلى التغيير في البلدان العربية إرادة سياسية وقبولاً اجتماعياً. ولا يمكن القول إن انتهاج هذه النهج الجديدة يمر من غير أي كلفة مالية وسياسية واجتماعية. وإذا جرى التسليم بالحاجة إلى التغيير، فعندئذ يمكن تحمل الكلفة.

واو - أدوار الحكومات والتوصيات

ساهم قطاع الشحن الجوي مساهمة كبيرة في تنمية التجارة العالمية. إلا أن هذا القطاع يواجه تحديات خطيرة على الرغم من التوقعات التي تبشر بازدهاره. فأسعار النفط، والاختلالات في قنوات التوزيع، ومشاكل خطوط العودة، ودعم الوقود، وحمولات الذروة، والقيود على القدرة الموسمية، والقيود الاصطناعية التي تفرض على القدرة بفعل الاتفاقات التقييدية الثنائية، كلها مشاكل تتفاقم بسبب أسلوب موروث من السبعينات يقوم على استخدام الورق في العمليات، وضوابط حكومية ورقية بطيئة، وعدم وجود التزام بالتغيير.

وفيما يلي عرض موجز لمجموعة من التوصيات تتعلق بدور الحكومات:

(أ) حقوق النقل والنفاذ إلى السوق

يتسم النظام الحالي لحقوق النقل الثنائية بعدم المنطق ولا يخلو من التمييز، إذ يجري في إطاره التفاوض على حقوق نقل ضمن الشروط نفسها المعتمدة لنقل الركاب. فمصالح شركات الطيران الوطنية بعيدة كل البعد عن تطلعات ناقلي البضائع. وينبغي الاستغناء، في المفاوضات المستقبلية حول حقوق النقل الجوي، عن التصنيف القديم لقطاع الشحن كفرع من عمليات نقل الركاب. ولا ينبغي السماح للوضع الحالي المتمثل في إخضاع الشحن لحقوق العمليات المتصلة بالمسافرين بأن يطمس المزايا الاقتصادية والبيئية الكبيرة التي تنتج من فصل القطاعين في أسرع وقت ممكن.

وينبغي للحكومات أن تتنبه لهذه المسائل وأن تأخذها في الحسبان عند التفاوض على أي ترتيبات جديدة.

(ب) تسهيل التجارة

يتعين على الحكومات أن تشجع تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وغيرها من التكنولوجيات التي تجعل تجهيز المعلومات أكثر كفاءة وأقل عرضة للخطأ، وذلك من ناحية تسهيل التجارة، وجمع الإيرادات، والأمن. ومن الخطوات الهامة نحو تحسين الأداء وتعزيز الأمن استخدام الرسائل الإلكترونية الموحدة، وتبسيط سير العمليات، وإجراء الإصلاحات التنظيمية، وتطبيق أسلوب المحطة الواحدة (النافذة الواحدة) في إنجاز المعاملات.

(٨٦) World Bank, "Trading across borders", *Doing Business*. Available at: <http://www.doingbusiness.org/>

(ج) الأمن

بما أن الأمن يطغى على كل شأن آخر في قطاع الشحن الجوي في مختلف أنحاء العالم، يجب أن تكون المبادرات الأمنية الجديدة فعالة وممكنة التطبيق ومعقولة الكلفة، وألا تبطئ حركة الشحن الجوي التي تعتمد أساساً على السرعة. وأي تغيير في الإجراءات الأمنية لا يستوفي هذه المعايير، يحتمل أن يؤدي إلى نشوء بيئة تعوق النقل، وبالتالي التجارة. وهذا يشل الابتكار التجاري، ويثني عن الاستثمار، ويؤدي إلى انتشار البطالة، وانكماش الحركة الاقتصادية. وعلى الحكومات أن تنتبه إلى هذه الشواغل عندما تعتمد ترتيبات جديدة أو تراجع الترتيبات المعمول بها.

(د) السياسة الأمنية

يجب أن يركز أمن المعاملات التجارية الدولية على نظم سلاسل الإمداد المتعددة الوسائط من طرف إلى طرف، ولا تقتصر على الأنشطة أو الضوابط الحكومية الأحادية الوسائط. فما من نسق واحد أو عملية واحدة تنطبق على جميع الأنماط.

وينبغي أن يستفيد التجار والناقلون والوسطاء المرخص لهم بالعمل والذين أظهروا باستمرار مستويات عالية من الأمن المادي وأمن البيانات، وفق ما تعكسه سجلات الامتثال للقواعد والمراجعات المنتظمة، من تبسيط نظم عمليات الشحن والمراقبة.

(هـ) الجمارك والهيئات الرسمية الأخرى

تتوقف حركة إرساليات الشحن الجوي على إمكانية المعرفة السابقة بعمليات الجمارك وغيرها من الأجهزة الحدودية وأدائها، والتي تمر بها كل شحنة دولية مرتين على الأقل. ولذلك من الضروري الحرص على ما يلي:

- (١) النزاهة والشفافية في تطبيق الأنظمة الرسمية والمعرفة السابقة بها، ولاسيما الإجراءات الجمركية؛
- (٢) تولى هيئة واحدة مسؤولية عمليات المراقبة الحدودية، في مجالات منها جمع الإحصاءات، والتدابير الأمنية، والسلع الخطرة، والهجرة، والصحة العامة والصحة النباتية؛
- (٣) السرعة في إطلاق حركة الشحن استناداً إلى مجموعة من البيانات الموحدة مع ترك إجراءات التخليص الكاملة للتاجر في مرحلة أخرى؛
- (٤) اعتماد نظم حديثة لتقييم المخاطر تتيح تبسيط الإجراءات في حال امتثال التجار والناقلين للأصول المعمول بها؛
- (٥) تخفيف الترتيبات بما يوفر نظام تسريح وتخليص فوريين للإرساليات المنخفضة الخطورة والتي تقع دون مستوى معين من القيمة الخاضعة للضريبة.

ويوضح الإطار ١ والجدول التابع له عدد المستندات التي تتعامل بها شركة شحن نموذجية وتتووعها.

الإطار ١ - "النجدة، نحن غارقون في الورق"

تؤكد الرابطة الدولية للنقل الجوي أن قطاع الشحن الجوي يستهلك من الورق لتوثيق الشحنات كمية تكفي لملء ٣٩ طائرة من طراز بوينغ ٧٤٧ كل عام. وفي غضون ثلاثة وثلاثين عاماً، تمكن هذا القطاع من تقصير الوقت الضائع الذي تستغرقه الشحنة الجوية فقط من ٦,٥ أيام إلى ٦ أيام. ومن شأن تقليص الورق في عمليات الشحن الجوي أن يوفر على القطاع ١,٢ مليار دولار كل عام وأن يقصر الوقت اللازم للشحنة بنسبة ٢٥ في المائة.

ويوضح الجدول التالي عدد المستندات التي تتعامل بها أي شركة نموذجية للشحن الجوي في الولايات المتحدة الأمريكية وتنوع هذه المستندات. وتشكل رسائل الشحن الجوي بأنواعها الثلاثة ٨٠ في المائة من مجموع الورق المستهلك للشحن الجوي، وتتوفر رسائل تبادل البيانات الإلكترونية بنسبة ٩٣ في المائة من المستندات المستخدمة في الشحن الجوي.

الجدول - المستندات التي تتعامل بها أو تصدرها أي شركة للشحن الجوي

نوع المستند	المستندات الدولية التي تصدر سنوياً (بالآلاف)	النسبة المئوية من المجموع
المستندات التي يصدرها الشاحن/الوكيل		
رسالة الشحن الجوي الصادرة من الشاحن	٦٥٠	٤٧,٨
رسالة الشحن الجوي الرئيسية	٢١٥	١٥,٨
البيان الموحد	٢١٥	١٥,٨
رسالة الشحن الجوي الواحدة	٥٠	٣,٧
شهادة المنشأ/مستندات السلع التالفة(*)	١٥	١,١
تصريح السلع الخطرة	١٠	٠,٧
مستندات متنوعة للحيوانات الحية	٨	٠,٦
مستندات أخرى	٥	٠,٤
مستندات تصدرها شركات النقل		
إشعار التسليم من شركة الطيران	٩٠	٦,٦
تصريح عام	٣٦	٢,٦
بيان الرحلة	٣٦	٢,٦
بيان النقل بالشاحنات	١٤	١,٠
بيان النقل بين الخطوط	٩	٠,٧
استمارات الحجز في المستودعات	٧	٠,٥
	١ ٣٦٠	١٠٠,٠

المصدر: بيانات جمعتها الإسكوا من مصادر متنوعة.

(*) تطلب شهادة المنشأ لكل سلعة أو معاملة لبعض الواردات وبعض الصادرات. انظر: قواعد منظمة التجارة العالمية حول

صادرات وواردات الصحة النباتية: <http://www.wto.org>

من باب الشرح، يستطيع وكيل الشحن أن يجمع إرساليات عديدة من شاحنين مستقلين تقصد المطار نفسه، وإرسالها مجتمعة بموجب رسالة شحن جوي واحدة تصدرها شركة النقل، وتعرف برسالة الشحن الجوي الرئيسية. وتصدر هذه الرسالة مع بيان الشحن الذي يتضمن تفاصيل عن كل من الإرساليات المرفقة برسالة الشحن الرئيسية. ثم يصدر وكيل الشحن رسالة شحن جوي لكل شاحن، تعرف برسالة الشحن

سادساً - النتائج والتوصيات

منطقة غربي آسيا هي من المناطق التي تشهد نمواً في مجال النقل الجوي الدولي. ويعزى هذا النمو إلى ثلاثة عوامل رئيسية هي النمو الاقتصادي العام في المنطقة الذي يغذيه النفط، ودور المنطقة باعتبارها صلة وصل بين أوروبا وجنوب-شرق آسيا وشرق آسيا، ونمو السياحة.

وعلى الرغم من الأداء المثير للإعجاب الذي سجله قطاع النقل الجوي في المنطقة العربية في الأعوام القليلة الماضية، والنمو المتوقع لهذا القطاع في الأعوام المقبلة، فهو يواجه تحديات كثيرة، منها المنافسة القوية من شركات نقل دولية كبيرة وقديمة في السوق، وكذلك من شركات وافدة حديثاً إلى السوق

وتتركز قدرات قطاع النقل الجوي وأحجامه ومشاريع توسيعه في البلدان العربية المنتجة للنفط. أما حركة النقل البينية، فتتفاوت كثيراً من حيث الشبكات والطرق، إذ يتطور النقل الجوي للركاب والبضائع في بلدان مجلس التعاون الخليجي بسرعة تفوق سرعة تطوره في مجموعتي بلدان المشرق والمغرب. ويتضح من مشاريع شركات الطيران وتوسيع المطارات أن الاهتمام لا يتركز على زيادة قدرات الربط بين الشرق الأوسط ومنطقة المغرب بقدر ما يتركز على الخطوط البعيدة بين بلدان مجلس التعاون الخليجي والوجهات المختلفة في العالم. ومن المجالات التي تركز عليها مشاريع التطوير أيضاً حركة نقل الركاب مع أوروبا في البلدان التي تهدف إلى تعزيز السياحة. ويبقى النقل الجوي بين بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا عن طريق شركات نقل تقدم خدمات كاملة ومنخفضة الكلفة مجالاً بحاجة إلى تطوير.

وتشير الاختلالات في تطوير قطاع النقل الجوي العربي إلى وجود خطر يتمثل في تشوه المنافسة بين شركات النقل المدعومة الكبرى إلى بعض أنحاء الشرق الأوسط بينما لا تتلقى خطوط أخرى هامة لتنمية التجارة البينية والتفاعل الاقتصادي الدعم الكافي للنمو.

ويسهم قطاع النقل الجوي العربي في تأمين فرص العمل في المطارات وشركات الطيران، وكذلك في قطاعات مساعدة تبدأ بتزويد الأطعمة والنقل البري وتصل إلى الخبرات المالية التي تعمل في شركات جديدة لتأجير الطائرات. غير أن قلة من البلدان فقط تهتم بالإمكانات التي يتيحها تحرير النقل الجوي لخلق وظائف جديدة في الاقتصادات العربية، ولا سيما في قطاع السياحة. ولا تزال حكومات كثيرة تنظر إلى النقل الجوي، باعتباره امتيازاً أو ملكية وطنية أو حتى مجالاً للتحكم السياسي.

ويجب ألا يقتصر عمل الحكومات والسلطات العربية على توسيع المطارات وتعزيز قدرات شركات الطيران، بل ينبغي أن يركز على تحسين الأطر التنظيمية، وفتح القطاع للمنافسة، وتعزيز مشاركة القطاع الخاص في التمويل والإدارة؛ وتوقيع المزيد من الاتفاقات الثنائية الأطراف؛ والسعي إلى تنفيذ اتفاق الأجواء العربية المفتوحة؛ وتشجيع اعتماد التكنولوجيات الجديدة.

وبقدر ما يسهم النمو الاقتصادي في ازدهار النقل الجوي، يحقق قطاع النقل الجوي المزدهر فوائد للاقتصاد، من خلال خلق فرص العمل، وتحسين فرص الاتصال بالعالم الخارجي بكلفة أقل. ولا ينبغي للحكومات أن تكتفي بتلبية الطلب، بل يجدر بها أن تسعى إلى توليد الطلب أيضاً.

وفيما يلي مجموعة من التوصيات الموجهة إلى الحكومات العربية بشأن ما يمكن فعله لتطوير قطاع النقل الجوي.

(أ) التوصية الأولى: تعزيز التعاون بين الدول العربية في مجال النقل الجوي.

على الحكومات أن تبني علاقات تعاون وثيق في جميع قضايا النقل الجوي من خلال الهيئة العربية للطيران المدني، وأن تعمل على تنفيذ الاتفاق العربي لتحرير النقل الجوي لعام ١٩٩٨ (انظر أعلاه)؛

(ب) التوصية الثانية: الاتجاه نحو سوق للنقل الجوي يتسم بالانفتاح والعدالة في المنطقة العربية.

على الحكومات العربية أن تعمل على تنسيق أطرها التنظيمية في النقل الجوي بهدف تحقيق المنافسة العادلة وخلق فرص جديدة للاقتصاد والاستثمار، وأن تتخلى عن الاتفاقات التقليدية لصالح تنفيذ سياسات السوق المفتوحة ومنها الاتفاق العربي لتحرير النقل الجوي لعام ١٩٩٨؛

(ج) التوصية الثالثة: العمل نحو أجواء مشتركة مع الاتحاد الأوروبي.

نظراً إلى قرب سوق النقل الجوي في الاتحاد الأوروبي وأهميته، ونظراً إلى وجود سوق داخلية واحدة للنقل الجوي في الاتحاد، يجب إعطاء الأولوية للانفتاح على حركة النقل الدولي مع الاتحاد الأوروبي بالتوصل إلى اتفاقات شاملة جديدة مع الاتحاد بشأن الطيران، وذلك في إطار من التنسيق؛

(د) التوصية الرابعة: العمل على تنسيق مراقبة حركة النقل الجوي في المنطقة العربية.

هناك حاجة ماسة لتوحيد إدارة حركة النقل الجوي بين بلدان المنطقة العربية وبين تلك البلدان والاتحاد الأوروبي بهدف تحسين شروط السلامة وتحقيق الاستخدام الأمثل للمجال الجوي متاح. وقد تكون الخطوة الأولى في هذا الاتجاه تعزيز المبادرات الحالية لإدارة النقل الجوي، مثل مبادرة تنسيق إدارة النقل الجوي بين الشرق الأوسط وأوروبا والمجموعة التي تضم إسبانيا والبرتغال والجزائر وفرنسا والمغرب، والعمل على توسيع نطاق هذه المبادرات في مراحل لاحقة بحيث تشمل جميع البلدان العربية؛

(هـ) التوصية الخامسة: تحقيق الاستغلال الأمثل للمطارات في المنطقة العربية.

على البلدان العربية أن تفصل الهيئة التنظيمية عن سائر عمليات النقل إن لم تفعل ذلك بعد، بحيث تضمن عمل المطارات بعيداً عن أي تدخل سياسي، وأن تنظر في السماح للقطاع الخاص بالمشاركة في أعمال المطارات، بما في ذلك التشغيل والإدارة والملكية وفقاً لنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية، بهدف إلغاء الدعم الحكومي وتحقيق الأرباح والحفاظ على نوعية الخدمة؛

(و) التوصية السادسة: تقليص الحواجز التنظيمية والإجرائية أمام النقل الجوي واتخاذ تدابير أخرى لتسهيل النقل.

مع أن سرعة التسليم هي الميزة التي يتفوق بها النقل الجوي على غيره من وسائل النقل، تتوقف الاستفادة من هذه الميزة على فعالية تدابير التشغيل. ففي غضون ثلاثة وثلاثين عاماً، لم يتمكن قطاع النقل الجوي من تقصير متوسط الوقت الذي تستغرقه الشحنة إلا من ٦,٥ أيام إلى ٦ أيام. وباتخاذ التدابير الفعالة لتسهيل النقل، يمكن تقليص الكلفة وتقصير الفترة الزمنية اللازمة لإنجاز المعاملات من خلال تقليل عدد الإجراءات وتحسين نوعيتها بالارتكاز على مفاهيم حديثة مثل تقييم المخاطر والشراكة بين القطاعين العام والخاص وتشجيع التجار والناقلين الموثوق بهم؛

(ز) التوصية السابعة: دعم اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة حيث يجب أن يكون المعنيون بالنقل الجوي مشاركين فاعلين.

الشراكة بين القطاعين العام والخاص هي الوسيلة المثلى لتنفيذ تدابير تسهيل النقل وضمان فعاليتها. وفي إطار هذه الشراكة يتعامل القطاع العام، باعتباره السلطة التشريعية والهيئة التنظيمية والسلطة التنفيذية، مع الناقلين والتجار والوسطاء باعتبارهم زبائن يطلبون أفضل مستوى ممكن من الخدمة. واللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة هي المجال الطبيعي لبناء هذه الشراكة؛

(ح) التوصية الثامنة: تسهيل استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، خصوصاً تبادل البيانات الإلكترونية ومبادرات حجز التذاكر الإلكتروني والشحن الإلكتروني، من خلال اعتماد التشريعات والأنظمة المناسبة.

الاستخدام الفعال لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات هو من العناصر المسهلة التي تستحق لأهميتها توصية خاصة. وتشير تقديرات الرابطة الدولية للنقل الجوي، مثلاً، إلى أن الاستغناء عن الورق في عمليات الشحن يمكن أن يوفر على القطاع ١,٢ مليار دولار في السنة ويقصر زمن الشحن بنسبة ٢٥ في المائة؛

(ط) التوصية العاشرة: معالجة القضايا البيئية المتصلة بالنقل الجوي.

على الحكومات العربية أن تضع الأنظمة المناسبة لمعالجة آثار النقل الجوي على البيئة، ولا سيما تلك الناجمة عن الضجيج، وتلوث الهواء، ونقل السلع الخطرة، والتخلص من النفايات السامة.

ويوضح الإطار ٢ موقف الاتحاد العربي للنقل الجوي.

الإطار ٢ - موقف الاتحاد العربي للنقل الجوي

يرى الاتحاد العربي للنقل الجوي أن تحرير المجال الجوي وتحرير النفاذ إلى الأسواق هو أمر ضروري. فالبيئة التنظيمية في المنطقة العربية تتسم بالكثير من التحفظ والعمليات تجرى في إطار اتفاقات ثنائية. وهذه البيئة المقيدة لا تشجع على المضي بسرعة في خصخصة شركات الطيران لأن هذه الشركات هي أقل عرضة لخطر المنافسة من مجالات أخرى. ويشدد الاتحاد على أهمية تطوير البيئة التنظيمية العربية والسير بها نحو تحرير الوصول إلى الأسواق، وعلى ضرورة اتخاذ التدابير التالية:

- (أ) تخفيف القيود عن حركة الأشخاص والسلع تمهيداً لرفعها كلياً بين الدول الملتزمة؛
 - (ب) ضمان تكافؤ الفرص الاقتصادية، بحيث تضمن الدول للشركات العاملة في أسواقها التمتع بالشروط الاقتصادية نفسها التي تعمل بها شركات الطيران الوطنية، مع ضمان المنافسة الاقتصادية الطويلة الأجل؛
 - (ج) سن قوانين لحماية المستهلكين وشركات الطيران من الإغراق غير الاقتصادي الناتج عن إغراق القدرة والأسعار بطريقة تؤدي إلى إبعاد المنافسين من السوق؛
 - (د) إعادة النظر في قوانين الملكية الوطنية والمراقبة من غير المساس بالمصالح الاستراتيجية للدول المعنية والشروع في تنفيذ برامج الخصخصة في البلدان التي تعطي أولوية لتعزيز دور القطاع الخاص في مجال الطيران.
- والطريق إلى تحقيق ذلك يمر بإعادة هيكلة شركات الطيران العربية وإعادة تقييم عملياتها بحيث يتاح لها تعزيز كفاءتها وتحقيق المزيد من الربح والمزيد من الاستقرار. ومن الضروري كذلك إعادة هيكلة شركات النقل الوطنية، لا سيما وأن الحكومات تعاني حالياً من أعباء الديون وتسعى إلى تشغيل شركات طيران أكثر ربحية. وتسمح زيادة الكفاءة التي تنتج من عملية إعادة الهيكلة لشركات الطيران بأن تزيد متوسط الإيرادات وتقلص متوسط التكاليف.
- وعلى الرغم من الفوائد المحتملة تحقيقها من خصخصة المطارات، يجب على الحكومات أن تتعامل مع هذه المسألة بحذر حرصاً على حماية المصالح العامة. وهذا يمكن تحقيقه من خلال اعتماد إطار تنظيمي شامل لإدارة المطارات، يأخذ في الاعتبار مسائل عديدة، منها الرسوم وشروط السلامة ونوعية الخدمة وتخطيط الحاجات العامة والمستقبلية.