



المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATCONF/7)

مونتريال، كندا، من ١٦ - ٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية
تعزيز الربط الجوي من خلال أطر الطيران الاقتصادية والتنظيمية
التقدمية للنقل الجوي الدولي
١-٣

إطار تنظيمي مفتوح ومرن للشحن الجوي

(مقدمة من الرابطة العالمية للشحن السريع (GEA) والرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA))

الموجز التنفيذي

تناقش هذه الورقة أهمية الشحن الجوي لتجارة البلدان وتمييزها، إلى جانب الاختلافات بين عمليات نقل الركاب وعمليات الشحن، والتطورات التي طرأت على التجارة والشحن الجوي منذ انعقاد الدورة الأخيرة للمؤتمر العالمي للنقل الجوي قبل أكثر من عقد من الزمن. لقد تغير العالم بشكل كبير. فقد شكلت جائحة فيروس كورونا اختباراً حقيقياً للدور الحيوي الذي يلعبه الشحن الجوي. كما ظهرت تحديات مهمة أمام نظام التجارة التابع لمنظمة التجارة العالمية (WTO). فالتجارة تواصل نموها، لكن مساراتها تتغير. ومع ذلك، لم تتطور اللوائح التنظيمية الاقتصادية المتعلقة بالشحن الجوي بما يدعم وصول النمو والربط إلى أقصى إمكاناتهما. إلا أن رابطة أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN) والاتحاد الأوروبي (EU) ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) قد اتخذت مبادرات لتمكين عمليات الشحن من الوصول إلى الأسواق وتزويدها بالمرونة اللازمة.

الإجراءات: يُدعى المؤتمر إلى الاعتراف بالأهمية الاقتصادية لعمليات الشحن الجوي وتكليف منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) بما يلي:

- استخلاص الدروس من تجارب الدول المتعاقدة في تحرير الشحن الجوي.
- القيام بناءً على تلك الدروس، بإرشاد الدول المتعاقدة التي ترغب في استكشاف سياسات جديدة لعمليات الشحن، بما في ذلك الطاقة الاستيعابية المفتوحة والمرونة التشغيلية المتزايدة.
- تعديل نموذج الإيكاو لاتفاقات الخدمات الجوية (TASA) وفقاً لما سلف.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الأثار المالية:	
المراجع:	

^١ قدمت الرابطة العالمية للشحن السريع (GEA) والرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA) النسخة باللغة الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

١- المقدمة

١-١ لا يرتبط الشحن الجوي بالطيران بقدر ما يرتبط بالتجارة والتنمية. فمشغلو الشحن الجوي هم، بالمعنى الحرفي والمجازي، محرك للنمو الاقتصادي.

٢-١ لقد مرت ثلاث عشرة سنة على انعقاد الدورة الأخيرة للمؤتمر العالمي للنقل الجوي في عام ٢٠١٣. وشهد الاقتصاد العالمي خلال تلك الفترة نمواً هائلاً في التجارة الإلكترونية، وتركيزاً متزايداً على سلاسل التوريد وتعزيز قدرة التحمل، وابتكارات تكنولوجية تساعد ناقلي البضائع على تلبية احتياجات الاقتصاد العالمي. وبالرغم من أن العالم الذي يعمل فيه ناقلو البضائع قد تغير بشكل كبير، إلا أن اللوائح التنظيمية الاقتصادية الدولية للشحن الجوي لم تتطور بما يدعم وصول النمو والربط إلى أقصى إمكاناتهما.

٣-١ ومنذ انعقاد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6)، نمت قيمة الصادرات العالمية من البضائع بما يزيد عن الثلث، من ١٩ تريليون دولار أمريكي في عام ٢٠١٣ إلى ما يقرب من ٢٦ تريليون دولار أمريكي في عام ٢٠٢٥، بالرغم من الجائحة التي أدت إلى الانخفاض المؤقت لنمو التجارة بأكثر من ٧٪ في عام واحد.

٤-١ لقد ارتفع حجم الشحن الجوي العالمي من حوالي ٥٠ مليون طن في عام ٢٠١٣ إلى ٧٠ مليون طن في عام ٢٠٢٥ بزيادة قدرها ٤٠٪.

٥-١ ولا يزال الشحن الجوي يمثل حوالي ١٪ من التجارة العالمية من حيث الوزن، لكنه يمثل حوالي الثلث من حيث القيمة.

٦-١ وقد نما أسطول طائرات الشحن المخصصة من ١،٦٩٠ طائرة في عام ٢٠١٣ إلى ٢،٣٤٠ طائرة في عام ٢٠٢٣.

٧-١ أظهرت جائحة فيروس كورونا الدور الحيوي - بالمعنى الحرفي للكلمة - الذي يلعبه الشحن الجوي. فمع توقف شركات طيران الركاب عن العمل، اختفى أكثر من ٤٠٪ من الطاقة الاستيعابية للشحن الجوي العالمي من الأسواق بشكل شبه فوري. وقد عوّض إدخال "طائرات الركاب المحوّلة مؤقتاً لطائرات شحن" (preighters)، وهي طائرات ركاب تُستخدم لنقل البضائع فقط، جزءاً من هذه الخسارة في الطاقة الاستيعابية، دون أن يؤثر بشكل جذري على توفر إجمالي الطاقة الاستيعابية للشحن. وقد واصل ناقلو البضائع نقل السلع الحيوية المتعلقة بالصحة والسلامة، بالإضافة إلى السلع التي دعمت استمرار النشاط الاقتصادي. ومع ذلك، شهدت بعض البلدان انقطاعاً في شبكاتها الخاصة بالشحن الجوي بعدما فرضت قواعد مزجت بين الشواغل الاقتصادية وسياسات الصحة العامة.

٨-١ وفقاً للاتحاد البريدي العالمي، عانت أكثر من مئة دولة من تعطل أو انقطاع حاد في خدمات التوصيل البريدي. ويمكن القول بأن هذه الاضطرابات أثّرت بشكل خاص على الدول غير الساحلية والجزر الصغيرة.

٩-١ وربما ساهم الافتقار إلى أطر محررة لخدمات الشحن الجوي في حدوث حالات تعطل في سلاسل التوريد. ومع ذلك، واصل ناقلو الشحن التقليدي والشحن السريع عملياتهم طوال فترة الجائحة، حيث نقلت الإمدادات الطبية واللقاحات المطلوبة بشكل عاجل إلى جميع أنحاء العالم. كان هذا الدليل القاطع على الاختلاف في طبيعة عمليات الشحن مقارنةً بعمليات نقل الركاب، التي تتطلب نهجاً تنظيمية مختلفة.

١٠-١ وبالرغم من الجائحة والتغيرات في البيئة التجارية، لا تزال العديد من الدول تطبق نظم شحن تقييدية. إلا أنه قد لوحظ بعض التقدم أيضاً.

١١-١ وفي أكتوبر ٢٠٢٢، وقّع الاتحاد الأوروبي ورابطة أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN) اتفاقاً شاملاً للنقل الجوي بين المنطقتين، وهو الأول من نوعه. ويسمح هذا الاتفاق لشركات الطيران من كلا الجانبين بتشغيل عدد غير محدود من خدمات الشحن، بما يصل إلى حقوق الحرية الخامسة دون أي قيود على تواتر الرحلات.

١٢-١ وفي ديسمبر ٢٠٢٣، قامت مجموعة من دول لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) بتحويل مذكرة تفاهم مؤقتة كانت قد وقّعت عليها استجابةً للجائحة في ديسمبر ٢٠٢٠، إلى اتفاق دائم لتحرير الشحن الجوي فيما بينها حتى الحرية السابعة. وقد حقق الاتفاق نجاحاً كبيراً لدرجة أنه جذب موقعين جدد.

١٣-١ وقد واجه النظام التجاري المتعدد الأطراف القائم على مجموعة من القواعد مُجسّداً في منظمة التجارة العالمية (WTO)، تحديات خطيرة على مدى السنوات القليلة الماضية. فقد فُرضت تعريفات جمركية ولوائح حدودية جديدة — مثل إلغاء عتبات "الحد الأدنى" (de minimis) في الأسواق الرئيسية للواردات المعفاة من الضرائب و/أو الرسوم الجمركية — لم تكن موجودة في عام ٢٠١٣. وقد أدى ذلك إلى تغيير جذري في التبادلات التجارية بين البلدان.

١٤-١ وبينما تواصل التجارة نموها، تخضع المسارات التجارية للتغيير استجابةً لتزايد التوترات، وبالتالي، ينبغي لمسارات الشحن الجوي أن تواكب تلك التغيرات. فبعض المسارات التقليدية تشهد انخفاضاً في الحجم، بينما تشهد أخرى نمواً غير مسبوق. على سبيل المثال، نمت التجارة بين الاتحاد الأوروبي ورابطة أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN) بنسبة ٦٠٪ منذ انعقاد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6)؛ بينما نمت التجارة بين الهند والإمارات العربية المتحدة بمعدل الثلثين؛ وزادت بأكثر من الضعف بين فيتنام والاتحاد الأوروبي.

١٥-١ كما شهدت الأعوام الثلاثة عشر الماضية أيضاً ارتفاعاً في التجارة بين البلدان النامية. ففي عام ٢٠١٢، بلغت قيمة ما يُسمى بمسارات التجارة "من الجنوب إلى الجنوب" ٤,٧ تريليون دولار أمريكي. وفي عام ٢٠٢٤، تجاوزت قيمتها ٦ تريليون دولار أمريكي — بزيادة مقدارها الثلث.

٢- المناقشة

١-٢ يختلف الشحن الجوي عن نقل الركاب. وعلى عكس شركات الطيران التي تنقل الركاب، فإن الشحن الجوي وخدمات الشحن السريع تشكل النشاط الوحيد لمشغلي الشحن الجوي والشحن السريع، حيث تُنقل البضائع في اتجاه واحد فقط. كما أن سوق الشحن الجوي تشهد تقلبات متواصلة في الطلب على خدماتها (ما هي البضائع المنقولة، وكم عددها، ومن أين وإلى أين). ومن المتوقع أن يتفاقم هذا الوضع في المستقبل مع ظهور أنماط جديدة للتجارة بين البلدان.

٢-٢ وقد أدت الآثار التراكمية للجائحة والتغيرات في نظام التجارة إلى دفع القطاع نحو تعزيز قدرته على التحمل وتنويع سلاسل التوريد الخاصة به. ومن جانبهم، يسعى المصدرون إلى تقليل اعتمادهم على بعض الأسواق، وفتح أسواق جديدة، وتوزيع المخاطر بشكل أكثر توازناً. وهم يعملون على افتتاح مراكز إنتاج جديدة أو نقلها، وتنويع سلاسل التوزيع في بيئة سريعة التغير.

٣-٢ وسيُتبعين على الشحن الجوي التكيف مع هذه المتطلبات. وستكون الطاقة الاستيعابية والمرونة عاملين حاسمين. ويشمل ذلك نطاقاً واسعاً من حقوق النقل الجوي، بما في ذلك الحريتين الخامسة والسابعة غير المحدودتين، وذلك لتمكين مشغلي الشحن الجوي من تحسين استخدام أساطيلهم عن طريق استلام البضائع أينما ومتى كان هناك طلب على خدماتهم، ونقلها إلى أي مكان يطلبه العميل، عبر المسار الأكثر كفاءة.

٤-٢ كما يتطلب الأمر مرونة تشغيلية كاملة من خلال:

- تشغيل الرحلات في أي من الاتجاهين أو كليهما؛

- دمج أرقام رحلات مختلفة في عملية تشغيل طائرة واحدة؛
- تغيير سعة الطائرة؛
- خدمة النقاط الخلفية والوسيط وما وراءها بأي تركيبة أو ترتيب؛
- تخطي أي محطات توقف في أي نقطة على المسار؛
- نقل البضائع من أي طائرة تابعة لجهة معينة إلى أي طائرة أخرى تابعة لها (عمليات النقل أثناء الرحلة) في أي نقطة على المسار المتجه إلى وجهات متعددة؛
- إجراء عمليات النقل بين الخطوط الجوية على متن شركات طيران متعددة؛
- نقل حركة العبور عبر بلد ما؛
- دمج حركة النقل على متن الطائرة نفسها بغض النظر عن المنشأ والوجهة، دون أي قيود اتجاهية أو جغرافية ودون فقدان أي حقوق نقل مسموح بها؛
- الإدارة الذاتية للعمليات (بما في ذلك التحميل والتفريغ والتخزين).

٥-٢ وفي عالم سريع التغير، ستكون البلدان التي تطبق نظاماً مفتوحاً ومرناً للشحن الجوي هي الرابح الأكبر.

٦-٢ لقد حان الوقت لكي تركز منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) على الشحن الجوي وتبعاته الاقتصادية الحاسمة. ومع إدراك المزيد من البلدان لأهمية وجود نظام مرن للشحن الجوي بالنسبة لصناعاتها وتنميتها، ستسعى هذه البلدان إلى الحصول على إرشادات بشأن الخطوات التي يجب اتخاذها، وأفضل الممارسات التي يمكن الاستلها منها، وتأثيرات السياسات المختلفة المطبقة حول العالم.

٧-٢ وبالمطبع، فإن الأمر متروك لكل بلد ليقرر النهج الذي يرغب في اتباعه. إلا أن هناك نقصاً في الإرشادات الخاصة بالشحن في "نموذج الإيكاو لاتفاقيات الخدمات الجوية" الصادر عن المنظمة. إن الإيكاو تتميز بموقع فريد يسمح لها باستخلاص الدروس من السياسات التي طبقتها الدول المتعاقدة خلال العقد الماضي، وهيكلتها بطريقة توفر إرشادات مفصلة لأولئك الذين يرغبون في تجربة نهج أكثر تحرراً فيما يتعلق بالوصول إلى سوق الشحن الجوي وزيادة المرونة التشغيلية.

٣- الاستنتاجات

١-٣ يُدعى المؤتمر إلى:

(أ) الاعتراف بالأهمية الحاسمة للشحن الجوي للتجارة والتنمية الاقتصادية؛

(ب) تكليف الإيكاو بوضع إرشادات تستند إلى خبرة الدول المتعاقدة التي اعتمدت سياسات تحررية في مجال الشحن الجوي منذ انعقاد الدورة الأخيرة للمؤتمر العالمي للنقل الجوي، لا سيما فيما يتعلق بفتح الطاقة الاستيعابية وتعزيز المرونة التشغيلية لعمليات الشحن؛ و

(ج) مراجعة نموذج اتفاق الخدمات الجوية (TASA) وفقاً لذلك.

— انتهى —