



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

### اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٣٩ من جدول الأعمال: التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

### الفتحات بالمطار

(مقدمة من قبل المجلس العالمي للمطارات (ACI))

#### الموجز التنفيذي

يرغب مشغلي المطارات في تعزيز المردودية المتعلقة بتخصيص واستخدام المنشآت التي يقومون بصيانتها وتشغيلها وهو ما يؤثر بدوره على المسائل المتعلقة بالوجهات المقصودة وقدرة استيعاب الطائرة والمنافسة وتأخير الطائرات والتكلفة ومستوى الخدمة في المحطات الجوية والربط والاستفادة القصوى من الفتحات الممنوحة.

يرغب المجلس العالمي للمطارات بالتعاون مع الدول والأطراف المعنية في القطاع في تحسين التوجهات المتعلقة بتوزيع الفتحات واستكشاف وسائل لتحديث معايير التوزيع لمعالجة تطور هذه الصناعة والتحديات الجديدة.

**الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:**

(أ) اعتبار مصالح مشغلي المطارات بصفة متزامنة مع مصالح شركات الطيران عند تحديد سياسة تخصيص الفتحات ووضع مبادئ توجيهية للفتحات في القطاع لضمان النفع المشترك للركاب والمنظمات.

(ب) اعتبار مشغلي المطارات كعنصر مهم ضمن القواعد المحلية لتخصيص الفتحات قصد تلبية احتياجات المطار ومستخدميه. ويفيد التعاون المحلي جميع الأطراف ويساهم في تحسين النتائج من حيث كفاءة الاستخدام العملي والاقتصادي لمرافق المطار.

(ج) يوصي بتعديل تعريف فتحة المطار وفهم معنى تخصيص فتحة المطار، وذلك للسماح لمشغل الطائرة لاستخدام البنية التحتية اللازمة ولكن يجب أيضا أن يفرض عليه عقوبات مناسبة عند سوء الاستخدام المتعمد.

(د) يوصي الرجوع إلى لجنة لاستكشاف وتقييم الفوائد المحتملة من أساليب تخصيص قدرات بديلة لفتحات المطار.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (د) - "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي".
الآثار المالية:	لا يوجد
المراجع:	لا تنطبق

<sup>1</sup> النسخة العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية من هذه الورقة مقدمة من المجلس العالمي للمطارات.

## ١- المقدمة

١-١ قام بعض الدول والمنظمات الدولية باعتماد قوانين للتحكم في توزيع الفتحات بالمطارات التي تواجه ازدحام في الحركة الجوية. حيث تأخذ هذه القوانين ودرجات متفاوتة المبادئ التوجيهية للصناعة مثل المبادئ التوجيهية الخاصة بالفتحات لاتحاد النقل الجوي الدولي في جميع أنحاء العالم (WSG) والتي كانت موجودة منذ سنوات عديدة مضت قصد تنسيق الفتحات بالمطار بصفة متناسقة.

٢-١ تغيير قطاع النقل الجوي بصفة جذرية على مدى خمسة والعشرين السنة الماضية، وذلك بسبب النمو، والتحسين التكنولوجي وتحرير التجارة وإلغاء القيود التنظيمية، مع الضغوط التنافسية لتحويل كل من شركات الطيران والمطارات على حد سواء. وقد انتقل مشغلي المطارات على وجه الخصوص من كونهم مقدمي البنية التحتية إلى شركات لحقهم الخاص، لهم مصلحة اقتصادية واجتماعية قوية وشرعية لتشغيل أصولها ليس فقط بهدف تلبية مصلحة شركات الطيران بل أيضا الركاب والمجتمعات التي يوفر المطار خدمة لها. أما بالنسبة للمطارات المملوكة من قبل مستثمرين من القطاع الخاص، فإن هذه الانتظارات تدفعها وتبررها مخاطر الاستثمار في وإدارة أعمال شركات ذات راس مال كبير.

٣-١ ساهم نمو النقل الجوي في ارتفاع الازدحام سواء في المجال الجوي أو في المطارات. كما تجدر الإشارة انه مع النمو المتوقع في الطلب العالمي، وبخاصة في الأسواق الناشئة مثل أمريكا اللاتينية وآسيا، ستشهد المطارات في هذه المناطق تحديات مماثلة للقدرة التنافسية في أوروبا وأمريكا الشمالية.

٤-١ على النطاق العالمي تأثر حوالي ٣٠٠ مطار بصورة مباشرة من مبادئ التنسيق بالمطار. حيث أن ١٢٠ مطار من هذه المطارات لها التصنيف الخاص بالمستوى ٢ والذي هو تنسيق طوعي الأوقات

٥-١ ما يقارب ١٨٠ مطار في جميع أنحاء العالم تصنف على أنها مستوى ٣، حيث يتم تخصيص فتحات بواسطة منسق المطار في كل عملية وصول أو مغادرة. ويتم تحديد عدد الفتحات بواسطة مؤشرات التنسيق (إعلان القدرات) قبل بدء الموسم، ويجب ألا يتم تجاوزه من قبل منسق المطار. في هذه الحالة وفي إطار المبادئ التوجيهية الصناعية، لم يعد لمشغل المطار تأثير مباشر في تخصيص واستخدام القدرات المحدودة الممنوحة. حيث انه في عديد البلدان، ليس لمشغل المطار هيكل يقوم بإعلان القدرات على سبيل المثال نذكر عدد فتحات التي سيتم توفيرها للسوق.

٦-١ ومع ذلك وكما تبينه المبادئ التوجيهية للصناعة، يجب أن يعتمد إسناد مستوى التنسيق على تحليل دقيق للقدرات والتي ينبغي أن تأخذ بعين الاعتبار قدرة البنية التحتية للمطار لاستيعاب الطلب الخاص بالمستوى المطلوب للخدمات، مثل أوقات الانتظار، ومستويات الازدحام أو تأخير. وينبغي أن يكون التعيين عملاً بالمستوى ٣ كحل أخير عندما لا يوجد طرق أخرى لتخفيض أو الاستغناء عن التنسيق.

٧-١ كما تجدر الملاحظة أن الاستخدام الأمثل للقدرات الحالية يعتبر خطوة أساسية لكنها لن توفر سعة كافية لتلبية الطلب المستقبلي للسوق. ويعتبر التخطيط وتوفير قدرات جديدة للمطار شرط مسبق، إذا كانت الأنشطة بالمطار وخاصة في الأسواق الأسرع نمواً، لتلبية طلب الحركة المتوقعة في المستقبل بطريقة تنافسية.

## ٢- مناقشة

١-٢ يرغب مشغلو المطارات في تعزيز قدرة استخدام البنية التحتية المحدثة مما يمكن من الاستخدام الكامل والفعال لجميع الفتحات. ويهدف مشغلو المطارات أيضا لإيجاد قدرات جديدة لتلبية الطلب، ولكن يوجد عدة أسباب متنوعة تحد من قدرتهم على القيام بذلك.

٢-٢ يؤثر تخصيص الفتحات بدوره على مسائل مثل الوجهات المقصودة، وطاقة استيعاب الطائرات، والمنافسة، والتأخير للطائرات، ومستوى الخدمات في المحطات الجوية، وطاقة استيعاب المطار ومستوى الضوضاء والانبعاثات. ويساهم التخصيص الجيد للفتحات في تسهيل تلبية مطالب المتدخلين في قطاع الطيران، ولكن هذا وحده لا يكفي حيث يجب على مشغلي المطارات أخذ بعين الاعتبار الرعاية الاجتماعية والاقتصادية للمستهلكين والمنظمات المحلية التي يتفاعلون معها يوميا.

٣-٢ وعلاوة على ذلك، نظرا للظروف الخاصة للمطارات والجهات، ينبغي ضمان المرونة الكافية بضبط قواعد محلية طبقا لما تم الاعتراف به في قوانين الاتحاد الأوروبي الخاص بتخصيص الفتحات.

٤-٢ ويتم حاليا تعريف الفتحات بالمطار على أنها "إذن ممنوح من طرف منسق للقيام بعملية مبرمجة لاستخدام مجمل البنية التحتية للمطارات للوصول أو مغادرة مطار من المستوى ٣ في تاريخ ووقت محدد" (IATA WSG، الطبعة السابعة، الفصل ١,٦,١). يجب أن يكون تعريف الفتحة صريح ليس فقط بالنظر إلى الفائدة التي ستعود على مشغل الطائرة لاستخدام البنية التحتية في تاريخ ووقت معين، ولكن أيضا فيما يتعلق بالتزامه استخدام السعة المخصصة. وفي إطار المبادئ التوجيهية الحالية، لا يؤثر عدم استخدام الفتحات المخصصة (وبالتالي البنية التحتية للمطارات) على شركات الطيران خلال موسم الحالي وهو ما يمكن أن يؤدي إلى الاستخدام الغير فعال لطاقة المطار والتأثير الاقتصادي على المنظمات وعلى مشغل المطار إلى جانب العواقب السلبية المحتملة للمنافسة في المطار.

٥-٢ وبعيدا عن نظرية "إما استخدامها أو خسارتها"، فإن عمليات الوصول أو المغادرة المبكرة أو المتأخرة دون سبب عملياتي لا يعرف بوضوح النوافذ الزمنية المحددة والتي تقع ضمن السلطة التقديرية لكل منسق قصد القيام بهذه الحسابات وفقا للمعايير والقواعد المحلية الخاصة به.

٦-٢ في سياق تنامي مستوى الازدحام في عدد متزايد من المطارات، دعت الحاجة إلى مناقشة أوسع بين الدول والقطاع لتحسين أساليب تخصيص الفتحات الحالية وضمان الاستخدام المستقبلي الأمثل للقدرات الحالية من منظور شامل. ونلاحظ أن الوسائل متوفرة قصد الترشيد المتزامن للمعايير المختلفة (مثل التأثير على التواصل، التأثير على عمليات المركز، والتحديات التشغيلية، والمنافسة، والقيمة الاقتصادية) وهو ما يمكن من الحصول على النتيجة المثلى طبقا للأهداف المحددة.

٧-٢ في إطار المبادئ التوجيهية الحالية للقطاع، يتم تجاهل المعايير الهامة للاستخدام الناجع للطاقة المحدودة مثل الجهات المقصودة، وحجم الطائرة أو العرض الأفضل للعموم أو يتم اعتبارها في أحسن الأحوال معايير ثانوية اختيارية. ويجب على كل مستغل فتحة مطار منسقة أن يكون قادرا على إعطاء الأولوية لمعايير الثانوية للاستخدام من قبل منسق المطار حسب ظروفها.

٨-٢ وعلاوة على ذلك، يجب النظر في إيجاد الفوائد المحتملة لطرق توزيع بديلة لتخصيص الفتحات. وقد استخدمت آليات السوق في مجالات أخرى لتخصيص الموارد المحدودة بطريقة أكثر فعالية.

٩-٢ وفي هذا السياق، يعتبر المجلس العالمي للمطارات أنه عندما يتم توقيع اتفاقيات الخدمات الجوية الجديدة لا ينبغي أن يكون منح فتحات للخدمات الجديدة جزءا من هذه الاتفاقيات، وهذا يمكن أن يغير أولويات تخصيص فتحات وتؤدي إلى آثار غير متوقعة على الشركات والخدمات الأخرى.

### ٣- توصيات إلى الجمعية

١-٣ الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) اعتبار مصالح مشغلي المطارات بصفة متزامنة مع مصالح شركات الطيران عند تحديد سياسة تخصيص الفتحات ووضع مبادئ توجيهية للفتحات في القطاع لضمان النفع المشترك للركاب والمنظمات.

(ب) اعتبار مشغلي المطارات كعنصر مهم ضمن القواعد المحلية لتخصيص الفتحات قصد تلبية احتياجات المطار ومستخدميه. ويفيد التعاون المحلي جميع الأطراف ويساهم في تحسين النتائج من حيث كفاءة الاستخدام العملي والاقتصادي لمرافق المطار.

(ج) يوصي بتعديل تعريف فتحة المطار وفهم معنى تخصيص فتحة المطار، وذلك للسماح لمشغل الطائرة لاستخدام البنية التحتية اللازمة ولكن يجب أيضا أن يفرض عليه عقوبات مناسبة عند سوء الاستخدام المتعمد.

(د) يوصي الرجوع إلى لجنة لاستكشاف وتقييم الفوائد المحتملة من أساليب تخصيص قدرات بديلة لفتحات المطار.

- انتهى -