



## الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الاقتصادية

البند ٤٩ من جدول الأعمال : تحرير خدمات النقل الجوي الدولي

### مبادرات السياسة العامة لتعزيز الترابط الجوي الدولي

(وثيقة مقدمة من الهند)

الموجز التنفيذي	
تسلط ورقة العمل هذه الضوء على المبادرات التي اتخذتها الهند في الماضي القريب لتعزيز الترابط الجوي الى مختلف الوجيهات الدولية باتباع سياسة ليبرالية في مفاوضات الخدمات الجوية الثنائية، بتسهيل المتطلبات لتشغيل رحلات الطائرات المستأجرة السياحية ورفع القيود عن النظام القانوني فيما يتعلق بوضع التعريفات الجمركية والمصادقة عليها.	
ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي D – الكفاءة – تعزيز كفاءة عمليات الطيران.	الأهداف الإستراتيجية:
لا تنطبق.	الآثار المالية:
	المراجع:

## ١- المقدمة

١-١ تبنى مؤتمر النقل الجوي العالمي الذي عقد برعاية الايكاو في مونتريال من ٢٤ الى ٢٩ آذار/مارس ٢٠٠٣، إعلان المبادئ العالمية للنقل الجوي الدولي. وركز الاعلان، في جملة أمور، على أن التحرير الاقتصادي في مجال النقل الجوي ينبغي أن يتم بصورة تدريجية ومضطردة ومنظمة، مع ضوابط مناسبة لضمان السلامة والأمن والتنافس العادل.

٢-١ وكانت الجمعية العمومية للايكاو قد أكدت في قرارها ١٨-٣٦: البيان الموحد لاستمرار سياسات الايكاو في ميدان النقل الجوي دور الايكاو الرئيسي في وضع ارشادات سياسة عامة بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي وتسهيل تحريره على نحو مأمون. وبناء عليه، جرى حث الدول الأعضاء على اتباع المبادئ العالمية للنقل الجوي الدولي، وفي ميدان التنظيم الاقتصادي بوجه خاص.

٣-١ وفي الهند يجري تبادل حقوق الحركة الجوية بين دولتين ذات سيادة بموجب اتفاقات خدمات جوية ثنائية على أساس المعاملة بالمثل، مع الأخذ في الاعتبار متطلبات السياحة، والنقل، والتجارة. وبالإضافة الى القدرة الممنوحة بموجب الاتفاقات الثنائية، يُسمح لشركات الطيران الأجنبية أيضا بتشغيل رحلات اضافية خارج القطاعات لتلبية الضغوط الموسمية المتزايدة على الحركة الجوية.

٤-١ وتشهد الهند نموا مرتفعا للغاية في الحركة الجوية منذ بعض الوقت. ففي ٢٠٠٩، بلغت الحركة المحلية للركاب حوالي ٤٣ مليونا والحركة الجوية الدولية من والى الهند حوالي ٢٨ مليونا. وتعتمد الهند سياسة تحريرية في مجال تبادل حقوق الحركة الجوية، وقد اتخذت أيضا عددا من الخطوات الأخرى لتحسين الترابط وتلبية احتياجات جمهور المسافرين. واعتبارا من عام ٢٠٠٣ وما بعد تحوّلت الهند نحو نهج المعايير لتحرير خدمات النقل الجوي لتوفير مقاعد من والى الهند طوال السنة. وجرى الإقرار بأن لزيادة الترابط تأثير مباشر على الاقتصاد فضلا عن تلبية احتياجات الأعمال التجارية، والسياحة، وتوفير فرص العمل. ولغاية ٢٠٠٨ كانت الحكومة تعتمد سياسة تحريرية بالنسبة لمنح حقوق الحركة الجوية على أساس المعاملة بالمثل. إلا أنه اعتبارا من بداية ٢٠٠٩، وبالنظر الى الركود العالمي والارتفاع الكبير في أسعار بدلات النقل الجوي، اعتمدت الهند نهج المعايير في اتجاه منح المزيد من حقوق الحركة الجوية الثنائية.

٥-١ وعقدت الهند اتفاقات خدمات جوية ثنائية مع ١٠٨ بلدا. وقد بلغ مجموع الاستحقاقات المتاحة لشركات الطيران الهندية/الأجنبية على أساس المعاملة بالمثل للعمليات من والى الهند على النحو الوارد أدناه:

السنة	الاستحقاقات الثنائية (مقاعد/أسبوع)	النسبة المئوية لزيادة العمر عن السنة السابقة
٢٠٠٠	١٨٨,١١٥	--
٢٠٠١	٢٠٢,٥٨٢	٧,٦٩
٢٠٠٢	٢١٤,٣٣٦	٥,٨٠
٢٠٠٣	٢٢٨,٠٦٤	٦,٤٠
٢٠٠٤	٢٤٩,٠٧٨	٩,٢١
٢٠٠٥	٣٣٥,٩٠٧	٣٤,٨٦
٢٠٠٦	٤١٨,٦٧٢	٢٤,٦٤
٢٠٠٧	٥٦٧,٩٥٩	٣٥,٦٦
٢٠٠٨	٦٥٦,٧٥١	١٥,٦٣
٢٠٠٩	٧٦٥,٦٤٦	١٦,٥٨

٦-١ وفي الوقت الحاضر تقوم ٧٢ شركة طيران أجنبية من ٤٩ بلدا بتشغيل خدمات جوية دولية من والى الهند، بالإضافة الى ٧ شركات طيران لشحن البضائع الصرّف.

## ٢- التدابير المتعلقة باتفاقات الخدمات الجوية الثنائية

١-٢ إقرارا منها بضغوط الطلب المرتفع، تتبع الهند السياسة الليبرالية التالية في تبادل حقوق الحركة الجوية وقد اتخذت المبادرات التالية:

- (أ) اعتمدت الهند نموذج الايكاو بشأن اتفاق الخدمات الجوية الثنائية؛
- (ب) يتم استعراض الاتفاقات الثنائية القائمة وإعادة النظر فيها لكي تتناول تعيين شركات طيران متعددة عوضا عن شركة واحدة أو اثنتين؛
- (ج) تتبع الهند باستمرار سياسة منح نقطتي هبوط في الهند و٧ ترددات لكل نقطة؛
- (د) في خطوة هامة، تم السماح لشركات النقل الخاصة الهندية أيضا بتشغيل خدمات منتظمة على عدة خطوط دولية؛
- (هـ) تم اتخاذ قرار في مجال السياسة العامة مؤداه أن أي قدرة إضافية تقوم شركة طيران أجنبية بتشغيلها على المسارات الحالية أو الجديدة الى الهند سوف لن تكون مغطاة بالاتفاقات التجارية الإلزامية مع شركات الطيران الوطنية، واعتبارا من أول كانون الثاني/يناير ٢٠١٠ انتهى العمل بصورة تدريجية بالاتفاقات التجارية القائمة؛
- (و) واتخذت سياسة ليبرالية ثنائية منفتحة تجاه رابطة أمم جنوب شرق أفريقيا (ASEAN) تسمح بتشغيل خطوط طيرانها المعتمدة سبع رحلات أسبوعيا الى أربع مدن رئيسية (دهلي، ومومباي، وكولكاتا، وشيناى) بالإضافة الى طاقة غير محددة الى ثماني عشرة نقطة سياحية هامة في الهند. ولا توجد قيود على عدد الطائرات التي يمكن تشغيلها الى بلدان كل منها؛
- (ز) تم التعاقد على نظام سياسة تحريرية مع الدول الأعضاء في رابطة جنوب آسيا للتعاون الإقليمي (SAARC) يُسمح بموجب شركات طيرانها المعتمدة القيام بسبع رحلات أسبوعياً إلى ست مدن رئيسية (دهلي، ومومباي، وكولكاتا، وشيناى، وحيدرآباد، وبنغالور) بالإضافة إلى قدرة تشغيل غير محدودة إلى ثماني عشرة نقطة سياحية هامة في الهند. ولا توجد قيود على عدد شركات الطيران التي تستطيع العمل على أراضي كل من البلدين؛
- (ح) تم توقيع اتفاق أجواء مفتوحة بين الهند والولايات المتحدة الأمريكية تستطيع بموجب خطوط الطيران في البلدين إطلاق قدرات غير محدودة بين البلدين مع أي نقاط وسيطة أو نقاط أبعد؛
- (ط) أعلنت الهند من جانب واحد سياسة أجواء مفتوحة بالنسبة لرحلات الشحن، يسمح بموجبها لشركات الطيران الأجنبية بتشغيل أي عدد من رحلات الشحن الصرف من وإلى أي وجهة في الهند؛
- (ي) وللهند أيضا شكل ليبرالي من ترتيبات الخدمات الجوية مع المملكة المتحدة يمكن اعتبارها ترتيبات أجواء مفتوحة تقريبا. وبموجب هذا الترتيبات، يسمح لشركات طيران محددة من الجانبين بتشغيل ٥٦ خدمة أسبوعيا على خطوط دهلي/مومباي - مطار هيثرو V.V، لندن، وإلى جانب ذلك يمكن للشركات المعتمدة في المملكة المتحدة أن تعمل على أي خطوط أخرى بين المملكة المتحدة والهند شرط التقيد بقدرة إجمالية تبلغ ٧ خدمات أسبوعيا من وإلى كل مطار في الهند باستثناء مطاري بنغالور وشيناى فقط، حيث يجب التقيد بقدرة إجمالية تبلغ ١٤ خدمة أسبوعيا. وبالمقابل تستطيع شركات الطيران المعتمدة في الهند العمل دون التقيد بحدود القدرة على أي خطوط بين الهند والمملكة المتحدة. وكذلك تستطيع خطوط الطيران المعتمدة لكل من البلدين العمل الى أي نقطة أبعد من أراضي كل منهما؛
- (ك) وتقوم الهند بتوقيع اتفاقات الخدمات الجوية المعدلة أو تبادر بالعمل لتعديل اتفاقات الخدمات الجوية القائمة لتضمينها أكثر الأحكام حداثة وليبرالية، بالاستناد الى نموذج الايكاو فيما يتعلق بشرط التعيين، والتعرفة، والأمن، والسلامة، وترتيبات التشارك في الرموز بين شركات الطيران، ومرونة المسارات، وخدمات النماذج المتبادلة، والأجواء المفتوحة لعمليات شحن البضائع الصرف.

٢-٢ ونتيجة للتدابير الآتية الذكر فإن تعزيز استحقاقات القدرة المتبادلة بين الهند من جهة والدول الأجنبية من جهة أخرى منذ ٢٠٠٤ هو على النحو التالي:

٢٠٠٥:	٨٦,٨٢٩ مقعداً أسبوعياً لكل جانب
٢٠٠٦:	٨٢,٧٦٥ مقعداً أسبوعياً لكل جانب
٢٠٠٧:	١٤٩,٢٨٧ مقعداً أسبوعياً لكل جانب
٢٠٠٨:	٨٨,٧٩٢ مقعداً أسبوعياً لكل جانب
٢٠٠٩:	١٠٨,٨٩٥ مقعداً أسبوعياً لكل جانب

### ٣- تدابير أخرى

١-٣ إلى جانب التدابير الليبرالية في مجال إتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، تم اعتماد التدابير الإضافية التالية:

(أ) تم تحرير الخطوط التوجيهية العائدة للرحلات السياحية للسماح لحاملي جواز السفر الهندي باستعمال الرحلات المستأجرة في السفر وصرف النظر عن متطلبات الإنفاق الإلزامي بالعملة الأجنبية في الهند؛

(ب) قامت الهند اعتباراً من عام ٢٠٠٠ من جانب واحد بإعلان سياسة أجواء مفتوحة في أثناء فترة الذروة من تشرين الثاني/نوفمبر إلى آذار/مارس لتلبية تزايد الطلب الموسمي، وسمحت بذلك لشركات الطيران الأجنبية بزيادة قدرتها التشغيلية الإضافية قدر المستطاع وحسب رغبتها دون أي قيود أو عوائق؛

(ج) وقف العمل بنظام التعرفة بصورة كلية وترك تحديد الأسعار والمعدلات إلى قوى السوق.

### ٤- الهيكلية الأساسية للمطارات

١-٤ اعتمدت الهند عدة استراتيجيات مبتكرة لتحسين خدمات مطاراتها. ويشمل ذلك إعادة هيكلة مطاري دلهي ومومباي من خلال نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص. وأدى هذا إلى استثمار مناسب في التطوير الإجمالي لهذين المطارين ومرافق متصلة أخرى. وتم ادخال سياسة مطارات تأسيسية جديدة لتشجيع وتسهيل إقامة هيكلية أساسية جديدة في القطاعين الخاص والعام على حد سواء. وجرى تسليم مطارين تأسيسيين في حيدرآباد وبنغالور في ٢٠٠٨ وهما يستقبلان بنجاح رحلات محلية ودولية على حد سواء. وأنشأت الحكومة سلطة الإدارة الاقتصادية للمطارات (AERA) المستقلة. وباشرت الهند أيضاً بالإجراءات الضرورية لإنشاء سلطة طيران مدني مستقلة.

٢-٤ وترتكز الحكومة على إنشاء شبكتين لتجميع وتوزيع حركة النقل في مطاري دلهي ومومباي وكذلك شبكات تجميع وتوزيع اقليمية في مطارات كولكاتا، وشيناى، وحيدرآباد، لتوزيع الحركة الجوية الآتية إلى الهند من الخارج على مختلف المدن من قبل شركات الطيران المحلية وبالعكس. والهدف الرئيسي من ذلك هو توليد فرص عمل لشركات الطيران المحلية التي تعمل على الخطوط الدولية. وبالنظر لموقع الهند الاستراتيجي ستشكل شبكة تجميع وتوزيع المرور الجوي انطلاقا من دلهي ومومباي جزءاً أساسياً في النمو المستقبلي. وسيكون تسليم المحطة الثالثة (T-3) في مطار دلهي، التي تم تدشينها من قبل رئيس وزراء الهند في ٣ تموز/يوليو ٢٠١٠، خطوة رئيسية إلى الأمام لتطوير مطار دلهي كشبكة تجميع وتوزيع، وقد باشرت الخطوط الجوية الوطنية الهندية (Air India) العمل بالفعل لاستخدام مطار دلهي على أساس مبادئ التجميع والتوزيع (hub and spoke principles) في عملياتها الدولية. ومن شأن الموقع المتميز لمطار دلهي أن يستقطب الحركة الجوية من مطارات المدن غير الرئيسية في الهند.

### ٥- الاستنتاج

١-٥ لقد استطاعت الهند من خلال قرارات السياسة العامة الآتية الذكر أن تلبي احتياجات جمهور المسافرين وتضمن في ذات الوقت عدم وجود إهدار غير ضروري للقدرات، والحيلولة دون تخفيض مصطنع للتعرفة وانخفاض المردود الذي يمكن أن يلحق الضرر بصناعة الطيران بصورة عامة والقضاء على اللاعبيين الضعفاء بوجه خاص. وتم من جراء البيئة التنافسية إيجاد توازن ممتاز في الفرص لشركات الطيران وفي ذات الوقت توفير الفائدة للمستهلكين.