

المؤتمر العالمي للنقل الدولي:

التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤ — ٢٩/٣/٢٠٠٣

البند رقم ١: استعراض عام

١-١: الخلفية العامة والخبرات في مجال التحرير

دراسات لحالات نموذجية بشأن التحرير

(مقدمة من الأمانة العامة)

ملخص

تقدم هذه الورقة عدداً من دراسات الحالات النموذجية عن الخبرات في مجال التحرير، وتقتصر على أن توضح الإيكاو بإعداد ونشر المزيد من دراسات الحالات النموذجية لمساعدة الدول في عملية التحرير. ويرد الاجراء المعروف على المؤتمر في الفقرة ٤-١.

١- مقدمة

١-١ سلم المؤتمر العالمي للنقل الجوي في عام ١٩٩٤، في الفقرة (ي) من توصيته الوحيدة "بأن الترتيبات المحررة على الصعيد دون الإقليمي أو الإقليمي توفر تجربة قيمة فيما يتعلق بمحتوى التغيير التنظيمي وعمليته وهيكله، وينبغي نشر هذه الخبرة على الدول للعلم". وعلاوة على ذلك تطلب الفقرة (٦) من المرفق (أ) من قرار الجمعية العمومية A33-19، البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في ميدان النقل الجوي "أن يواصل المجلس الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات وممارسات الدول المتعاقدة وشركات الطيران بشأن الحقوق التجارية وأحكام اتفاقات الخطوط الجوية، وأن يعلم كل الدول الأعضاء بأي تطورات جديدة في مجال التعاون الدولي، بما فيها الترتيبات المحررة، فيما يتعلق بالحقوق التجارية".

٢-١ وتم حتى الآن تنفيذ هذه العناصر من التوصية والقرار، وذلك في المقام الأول عن طريق تبادل المعلومات في برنامج الحلقات التدريبية والدراسية بشأن السياسة التنظيمية للنقل الجوي. وبالإضافة إلى ذلك، ترد معلومات عن تطورات عملية التحرير في منشور الإيكاو السنوي "عالم الطيران المدني" (أنظر الكتاب الدوري ٢٩١). وفي ضوء الطلب الموجه من المجلس بأن يركز هذا المؤتمر على "كيفية التحرير"، قد يرغب المؤتمر في أن ينظر في إتباع نهج يقوم على دراسات الحالات النموذجية. وتقتصر هذه الوثيقة هذا النهج لوضع قاعدة بيانات عريضة عن الخبرات في مجال التحرير لعلم الدول، في الوقت الذي يقوم فيه الإيكاو بدور مركز لتنسيق تبادل هذه المعلومات.

٢- نهج يقوم على دراسات الحالات الفردية

١-٢ يرد رفق هذه الوثيقة عدد من دراسات الحالات النموذجية التي أعدتها الأمانة العامة والتي تصف بشكل موجز الخبرات في مجال التحرير في الدولة (الدول) المعنية. والهدف من وراء ذلك هو توفير قدر من المعلومات المفيدة التي تسعى إلى تحديد آثار سياسات التحرير التي تتبعها الدولة (الدول). وستبين هذه السياسات وفقاً لعوامل معينة، منها الأحوال الاقتصادية الأساسية ومرحلة التنمية الاقتصادية. وعلى الرغم من أنه لا توجد صيغة وحيدة تنطبق على كل الحالات أو تتعلق بها، فقد تشير دراسات الحالات النموذجية إلى أنه توجد أوجه تماثل كامنة في النتائج التي تحققت في الأسواق المحررة، رغم اختلاف السياسات التي تنطوي على سبل مختلفة وخطى مختلفة لعملية التحرير.

٢-٢ وبينبغي أن يؤخذ في الاعتبار أن التحليل الوارد في دراسات الحالات النموذجية هذه ليس تحليلاً كمياً صرفاً ولكنه أقرب إلى كونه نوعياً ووصفياً. والطريقة المتبعة هنا ليست وسيلة لتقرير مزايا أو مسالب نهج معين على وجه الدقة، نظراً لعدم توفر كل المدخلات وعدم معرفة كل العوامل اللازمة لإجراء مثل هذه الدراسة. كما أن تقييم الآثار الصافية الإجمالية (بما فيها التكاليف والفوائد) لعملية التحرير على المستهلكين والمنتجين يتجاوز نطاق هذه الوثيقة ومن الأفضل تركه لكي تضطلع به الدول، كلا على حدة (وفي هذا الصدد، تعد الإيكو مواد إرشادية عن الإسهام الاقتصادي للطيران المدني كما تستخدمها الدول في تحليل التكلفة والفوائد). ومع ذلك، فقد تؤدي عمليات تقصي الحقائق عن طريق دراسة كل من الحالات إلى تحديد بعض التغيرات الهامة التي حدثت والتي يمكن أن تعزى جزئياً إلى عملية التحرير. وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن دراسات الحالات النموذجية المرفقة التي اختيرت لتوفير تغطية جغرافية وسوقية واسعة النطاق، فضلاً عن توفير حالات في مختلف مراحل عملية التحرير، أعدت بالاعتماد على قاعدة بيانات عن عملية التحرير تنهض الأمانة العامة للإيكو بتطويرها على الصعيد الداخلي. والآراء المعرب عنها في دراسات الحالات النموذجية المرفقة هي آراء الأمانة العامة ولا تشكل تقييماً من جانب الإيكو. وقد يكون من المفيد، من أجل إعداد قاعدة للبيانات تتسم بأنها أكثر شمولية وجدوى، أن تزود الدول الإيكو أيضاً بمعلومات عن خبراتها فيما يتصل بعملية التحرير عامة وكذلك بنهج معينة.

٣-٢ ويتألف هيكل كل دراسة حالة نموذجية مرفقة بهذه الوثيقة من ثلاثة مكونات: الخلفية؛ وتحرير الإطار التنظيمي؛ والآثار والتطورات. أما الخلفية فتعطي وصفاً موجزاً للمخططات التنظيمية والحالات السوقية قبل التحرير. وأما تحرير الإطار التنظيمي فيلخص تاريخ ونطاق عملية التحرير التي نفذتها الدولة (الدول). وأما الجزء المتعلق بالآثار والتطورات، فيعطي نظرة عامة على التغيرات الرئيسية في العناصر الرئيسية (مثل الحركة والمنافسة) المتاحة للإيكو منذ أن بدأت عملية التحرير، فضلاً عن ردود شركات الطيران على الظروف المحررة.

٤-٢ ولأغراض هذه الوثيقة، لا يزيد طول كل دراسة على صفحة واحدة تقريباً. وستتبع دراسات الحالات النموذجية التي ستعدها الأمانة العامة فيما بعد الشكل الأساسي الوارد في الفقرة الفرعية السابقة. ووفقاً للولاية الواردة في قرار الجمعية العمومية A33-19، وكأداة عملية لمساعدة الدول في وضع نهجها للتحرير وخياراتها السياسية، ستنجح الأمانة العامة بالوسائل المناسبة أي دراسات أخرى تعدها لحالات نموذجية، فضلاً عن دراسات الحالات النموذجية أو المعلومات المتعلقة بالخبرات في مجال التحرير المقدمة من الدول أو المنظمات.

٣- النتائج

١-٣ يمكن، من المناقشة السابقة، استخلاص النتائج التالية:

أ) أن النهج القائم على دراسات الحالات النموذجية للخبرات في مجال التحرير، رغم كونه محدوداً في نطاقه بالضرورة، يوفر أداة مناسبة لتحليل ونشر المعلومات عن خبرات الدول هذه على الصعيد

الوطني، أو دون الإقليمي، أو الإقليمي، أو المتعدد الأطراف. وقد تساعد دراسات الحالات النموذجية بشأن عملية التحرير الدول في زيادة تطوير نهجها للتحرير وخياراتها السياسية.

ب) أنه ينبغي أن تواصل الإيكاو، بالسبل المناسبة، وضع ونشر دراسات لحالات نموذجية ومعلومات عن الخبرات في مجال التحرير. وينبغي حث الدول على تقديم هذه المعلومات إلى الإيكاو لنشرها بوجه عام.

٤- الإجراء المعروض على المؤتمر

٤-١ يدعى المؤتمر إلى:

أ) الإحاطة علماً بدراسات الحالات النموذجية المرفقة بهذه الوثيقة؛

ب) استعراض واعتماد النتائج الواردة في الفقرة ٣-١.

الحالة (١)

اتفاقات الأجواء المفتوحة بين دول أمريكا الوسطى والولايات المتحدة

خلفية — تمثل العلاقات الثنائية مع الولايات المتحدة لمعظم بلدان أمريكا الوسطى مسألة أساسية الأهمية في سياساتها الجوية، بالنظر إلى أن الولايات المتحدة سوق رئيسية لهذه البلدان. إلا أنه يوجد تباين كبير بين الجانبين من حيث حجم السوق، والقدرة التنافسية للناقلين، والميل إلى السفر. لذلك رُئي قبل تحرير اتفاقاتها للخطوط الجوية مع الولايات المتحدة أن من الضروري دمج شركات الطيران الصغيرة التابعة للمنطقة الفرعية معاً، بغية زيادة قدرتها التنافسية عن طريق استغلال اقتصادات الحجم والنطاق.

وعولجت عملية الدمج بحذر بسبب اختلاف الظروف الوطنية: فقد كانت شركة أفياتيكا (غواتيمالا) وشركة أيرونيكا (نيكارغوا) مملوكتين للدولة ١٠٠% وكانتا تمران بعملية الخصخصة، في حين كانت شركة لاكسا (كوستاريكا) وشركة تاكا انترناشيونال (السلفادور) وشركة سهسا (هندورس) شركات خاصة. وفي خلال الفترة ١٩٨٩ - ١٩٩٢، حصلت تاكا انترناشيونال على حصة تمثل أقلية في أسهم رأس المال في الناقلين الأربعة الآخرين. وعلى أساس هذه الحصص من أسهم رأس المال، بالإضافة إلى مجموعة من الاتفاقات التجارية المنفصلة، أنشئت مجموعة تاكا في أواسط التسعينات^١. وأصبحت شركة كوبا (بنما) أيضاً شريكا تسويقيا للمجموعة. واحتفظ كل من الناقلين في المجموعة بهويته المستقلة، مع تجميع كل الأنشطة التجارية والتشغيلية (مثل المشتريات، والصيانة، والتأمين، والتسويق، والمبيعات). وفي عام ١٩٩٦، أبرمت مجموعة تاكا اتفاقاً متبادلاً لتقاسم الرموز مع شركة أمريكان إيرلاينز، أكبر ناقل تابع للولايات المتحدة يعمل على طرق أمريكا الوسطى، وكان من المقرر أن ينفذ هذا الاتفاق بعد الحصول على الموافقة الحكومية.

تحرير الإطار التنظيمي — أعطى إنشاء مجموعة تاكا دول أمريكا الوسطى المعنية قدراً من الثقة والارتياح فيما يتعلق بفتح أسواقها. وكان تحرير اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية مع الولايات المتحدة لازماً أيضاً لكفالة موافقة وزارة النقل في الولايات المتحدة على اتفاق مجموعة تاكا لتقاسم الرموز مع شركة أمريكان إير لاينز. وفي عام ١٩٩٧، أبرمت بنما، وكوستاريكا، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، ونيكاراغوا، بصورة مستقلة، اتفاقات أجواء مفتوحة مع الولايات المتحدة. وكانت الاتفاقات متماثلة تقريباً ونصت على الحق الكامل لدخول الأسواق دون قيود على عمليات التعيين، وحقوق الطرق الجوية، والسعة، والترددات، وتقاسم الرموز، والتعريفات. ومنح أربعة من الاتفاقات الستة أيضاً حقوق الحرية السابعة لخطوط الشحن الخالص، ومنحت اتفاقات أخرى حقوق الحرية السابعة لخطوط الشحن الخالص العارضة.

الآثار والتطورات — مكن نهج المجموعة الدول الصغيرة وناقليها من توحيد جهودهم حتى يتسنى لهم مواصلة الاشتراك في السوق التنافسية كممثل إقليمي قوي تتوفر لديه القدرة على المساومة الجماعية. واضطلعت مجموعة تاكا أيضاً بدور هام في الترويج لأمريكا الوسطى كمقصد سياحي متكامل متعدد الجنسيات. ووفقاً للبيانات المتوفرة لوزارة النقل بالولايات المتحدة، نقلت مجموعة تاكا (بما فيها كوبا) ١,٦٢ مليون من المسافرين بين أمريكا الوسطى والولايات المتحدة في عام ٢٠٠٠، بالمقارنة بعدد ١,٣٩ مليون في عام ١٩٩٤ و ١,٣٤ مليون في عام ١٩٩٧. وتحققت هذه الزيادة القوية في المقام الأول بتوسيع الشبكة عن طريق عملية تقاسم الرموز مع شركة أمريكان إير لاينز التي وافقت عليها رسمياً وزارة النقل في الولايات المتحدة في عام ١٩٩٨.

وأدى أيضاً إلى حفز هذا النمو في الطلب حدوث زيادة هامة في المنافسة في ظل اتفاقات "الأجواء المفتوحة". وحقق كل من كونتيننتال إيرلاينز، وديلتا إيرلاينز ويوناييتد إيرلاينز مكاسب كبيرة في أسواق أمريكا الوسطى، مما أدى إلى الانخفاض التدريجي في أنصبة مجموعة تاكا من السوق وشركة أمريكان إير لاينز المتحالفة معها. وازدادت بصفة خاصة قوة كونتيننتال إير لاينز بسبب اتفاق التحالف مع شركة كوبا التي حصلت فيها شركة كونتيننتال على حصة قدرها ٤٩% في عام ١٩٩٨. وفي عام ٢٠٠١، منحت وزارة النقل في الولايات المتحدة حصانة من قوانين مناهضة الاحتكار لتحالف شركتي كونتيننتال - كوبا. وعلى النقيض من ذلك، أثار طلب شركة أميركان إيرلاينز ومجموعة تاكا الحصانة ضد قوانين مناهضة الاحتكار المعارضة من الناقلين المنافسين، بسبب احتمال سيطرتهما على السوق، وانتهى الأمر بسحب هذا الطلب طواعية في عام ٢٠٠٢.

^١ تتكون مجموعة تاكا حالياً من أفياتيكا، ولاكسا، ونيكا (إيرو نيكا سابقاً)، وتاكا دا هندوراس (سهسا سابقاً)، وتاكا انترناشيونال، فضلاً عن تاكا بيرو. وتكمل شبكتها الدولية شركة تاكا للخطوط الجوية الإقليمية، التي تتكون من أيرويرلاس (بنما)، وانتر (غواتيمالا)، وإسليفا (هندورس)، ولاكوستينا (نيكاراغوا)، وسانسا (كوستاريكا).

الحالة (٢)

سياسة الأجواء المفتوحة التي تتبعها الهند بشأن الشحن الجوي

خلفية — شهد الاقتصاد الهندي، في خلال الثمانينات، نمواً يزيد على ٥٪ كأساس سنوي، ولكنه عانى من نقص مزمن في السعة فيما يتعلق بالشحن الجوي الدولي. وبالنظر إلى أن صناعة الصادرات كانت تتطلب تسليم المواد الخام والسلع المصنعة في الوقت المحدد؛ وبالنظر إلى أنه كان يتعين نقل المواد الحساسة من الناحية الزمنية بتواتر أكبر عن طريق الجو، كان ينظر إلى القيد على السعة على أنه العقبة الرئيسية التي يمكن أن تمنع الصناعة من تعزيز العائدات من التصدير وصرف العملة الأجنبية. وفي عام ١٩٨٦، أضيف حافز لإصلاح قطاع الشحن الجوي، عندما سمحت الحكومة الهندية لمشغلي التاكسي الجوي بتوفير خطوط عند الطلب، وذلك في المقام الأول لزيادة السياحة على الطرق الرئيسية. وفي أوائل التسعينات، أعلنت الحكومة عن سياسة "التحرير الاقتصادي" على صعيد الصناعة التي كانت تستهدف الانتقال من اقتصاد مغلق مخطط إلى نظام سوقي يقل فيه بكثير الجانب التنظيمي.

تحرير الإطار التنظيمي — اعتمدت في عام ١٩٩٠ سياسة "للأجواء المفتوحة" للشحن الجوي، وكانت هذه السياسة في بادئ الأمر لمدة ثلاث سنوات ثم مددت في عام ١٩٩٢ لتكون على أساس دائم (الكتاب الدوري لمعلومات الطيران (AIQ No. 18/1992). وتقضي هذه السياسة الجديدة بالسماح لأي شركات طيران، هندية كانت أو أجنبية، تفي بمتطلبات تشغيلية معينة أو متطلبات تتعلق بالسلامة، بتشغيل خطوط منتظمة وغير منتظمة للشحن من وإلى أي مطارات في الهند تتاح فيها تسهيلات الجمارك/ الهجرة. وعلاوة على ذلك، ألغيت المراقبة التنظيمية على أسعار الشحن للسلع التصديرية الرئيسية وأصبح للناقلين الحرية في تحديد أسعارهم. وأعربت الحكومة أيضاً عن نظرها بالإيجاب في طلب شركات الطيران الأجنبية تشغيل رحلات إضافية للركاب بواسطة طائرات للنقل المختلط للركاب والبضائع ووضعت هذه السياسات الجديدة معاً في شكل صفقة بالاقتران مع مزيد من التحرير لعمليات التاكسي الجوي الداخلية وتخفيف القواعد بشأن رحلات السياحة الدولية العارضة، ونفذت هذه السياسات على أساس ثنائي دون المطالبة بحقوق مماثلة للناقلين من الهند من الشركاء الثنائيين مقابل ذلك.

الآثار والتطورات — تفيد الإحصائيات الحكومية الهندية أن الفترة التي انقضت منذ اعتماد سياسة للأجواء المفتوحة شهدت نمواً قوياً في حركة الشحن الجوي الدولي التي ازدادت من حوالي ٣٠٠٠٠٠ طن في عام ١٩٩١ إلى ما يربو على ٤٢٠٠٠٠ طن في عام ١٩٩٨. وكانت الزيادة في الحركة تعزي في المقام الأول إلى حدوث نمو كبير في الخطوط المنتظمة التي تشغيلها شركات طيران أجنبية (زيادة قدرها حوالي ٨٠٪ لنفس الفترة) والتي سُمح لمعظمها بالعمل بموجب سياسة "للأجواء المفتوحة". وعلى سبيل المثال ضاعفت لوفتهانزا وشركة الطيران الفرنسية، و KLM سعتها إلى الهند، في حين اعتمد معظم شركات الطيران الأجنبية استراتيجية للدخول الانتقائي في فترات الذروة، دون التزامات طويلة الأجل. وتضاعف أيضاً النقل على الخطوط غير المنتظمة لشركات الطيران الأجنبية خلال السنوات الثلاث الأولى، ولكنه انخفض بشدة بحلول عام ١٩٩٨ إلى ما دون مستوى عام ١٩٩١، وذلك بسبب حدوث تحول ملموس نحو الخطوط المنتظمة والشحن البحري. وكان الدافع وراء الزيادة في الشحن الجوي هو التقدم الحاصل في التحرير الاقتصادي للبلد، على الرغم من أن مختنقات الهياكل الأساسية بما فيها نقص تجهيزات التخزين، أعاقت تدريجياً الفرص المحتملة لعمليات الشحن.

وفي مواجهة المنافسة الشديدة من شركات الطيران الأجنبية، شهدت شركة إير إنديا، التي هي ناقل وطني مملوك للدولة، انخفاضاً في نصيبها في السوق من الحمولة الطنية للشحن الدولي من ٢٣٪ في عام ١٩٩١ إلى ١٦٪ في عام ١٩٩٢، وظل هذا النصيب عند ذلك المستوى منذ ذلك الحين. وقامت شركة إير إنديا، لاستعادة نصيبها في السوق وزيادة سعتها، بتقديم برنامج للحصول على اسطول، أعربت الحكومة عن موافقتها عليه، وعمليات لنقل البضائع بعقود للصيانة. وقامت شركة إنديان إير لاينز، وهي ناقل آخر مملوك للدولة يوفر خطوطاً على الطرق الداخلية والطرق الدولية القصيرة، بزيادة عمليات الشحن التي تضطلع بها إلى ثلاثة أمثالها للفترة من عام ١٩٩١ إلى عام ١٩٩٨. وبلغ الإيراد من الشحن الجوي حوالي ١٠٪ من عائد شركة إنديان إير لاينز، غير أن نصيبها في السوق فيما يتعلق بالشحن الدولي كان لا يزال عند نسبة ٣٪ تقريباً بالمقارنة بنسبة ١٠٪ فيما يتعلق بالركاب.

الحالة ٣

سوق النقل الجوي الموحدة عبر تاسمان

خلفية — حدث، منذ أن دخل الاتفاق التجاري للعلاقات الاقتصادية الأوثق بين استراليا ونيوزيلندا حيز النفاذ في عام ١٩٨٣، قدر متزايد من التكامل بين الاقتصاديين الأسترالي والنيوزيلندي. وفي عام ١٩٨٨، عندما أبرم بروتوكول تجارة الخدمات للاتفاق التجاري للعلاقات الاقتصادية الأوثق بين استراليا ونيوزيلندا، اختارت استراليا، مع ذلك، أن تستبعد الخطوط الجوية الدولية والداخلية من نطاق تطبيق البروتوكول؛ في حين أقدمت نيوزيلندا على استبعاد واحد وهو الناقلون الدوليون الذين يشغلون رحلات للنقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية (كابوتاج). وبناء على ذلك استمر تناول عملية تحرير الخطوط الجوية عبر تاسمان عن طريق اتفاق ثنائي للخطوط الجوية والتفاهات ذات الصلة (على سبيل المثال أُنفق في التفاهم الذي تم التوصل إليه في عام ١٩٨٩ على التعيين المتعدد لشركات لنقل البضائع دون قيد على السعة). وتجدر الإشارة إلى أن عملية التكامل تأثرت تأثيراً هاماً نتيجة لعملية التحرير على الصعيد الداخلي وخصوصة الناقلين الوطنيين. وفي استراليا، جرر سوق النقل الجوي الداخلي في عام ١٩٩٠، وشملت شركة كانتاس المملوكة للدولة عملية خصخصة جزئية في عام ١٩٩٣ (وخصصت على نحو تام في عام ١٩٩٥). وفي نيوزيلندا، حُرر السوق الداخلي في عام ١٩٨٣، وشملت شركة الطيران النيوزيلندية المملوكة للدولة عملية خصخصة تامة في عام ١٩٨٩.

تحرير الإطار التنظيمي — أبرمت الدولتان في عام ١٩٩٢ مذكرة تفاهم أزلت القيود على السعة عبر تاسمان، وسمحت بالتعيين المتعدد لشركات الطيران، وبنظام للرفض المزدوج للتعريفات، وبدأت عملية تحرير تدريجية ترمي إلى منح حق الدخول الكامل للسوق عبر تاسمان، وزيادة حقوق النقل فيما وراء نقطة المقصد بحلول عام ١٩٩٤. وتضمنت مذكرة التفاهم أيضاً التزاماً بالنشاور بشأن التبادل التام لللاحق لحقوق النقل فيما وراء نقطة المقصد، وحقوق النقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية (كابوتاج)، ولكن استراليا سحبت التزامها في عام ١٩٩٤. وفي عام ١٩٩٦، نجحت الدولتان في توقيع ترتيبات سوق النقل الجوي الموحدة التي أدرجت في بروتوكول الاتفاق التجاري للعلاقات الاقتصادية الأوثق بين استراليا ونيوزيلندا. وسمحت هذه الترتيبات لأي من "ناقلي سوق النقل الجوي الموحدة"^٢ وبأن يشغل دون قيود خطوطاً جوية داخلية وعبر تاسمان في أي من الدولتين (كابوتاج من الناحية الفعلية). واستبعدت من نطاق تطبيق هذه الترتيبات الحقوق غير المحدودة للنقل فيما وراء نقطة المقصد، التي ظلت تنظمها الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية ومذكرة التفاهم لعام ١٩٩٢. وفي عام ٢٠٠٠ أبرمت الدولتان اتفاقاً للأجواء المفتوحة تم توقيعه رسمياً في عام ٢٠٠٢. وأعطى هذا الاتفاق الجديد الطابع الرسمي لأحكام اتفاقات سوق النقل الجوي الموحدة، وأزال الحد على حقوق النقل فيما وراء نقطة المقصد، وسمح بحقوق الحرية السابعة لكل خطوط الشحن الجوي.

الأثار والتطورات — في الفترة ١٩٩٤ - ١٩٩٥، بدأت ثلاث شركات جديدة دخلت إلى السوق تشغيل خطوط دولية على طريق تاسمان: شركة كيوي للخطوط الجوية الدولية للسفر، وشركة فريدم إير (شركة فرعية مملوكة بالكامل لشركة الطيران النيوزيلندية)، وشركة أنست إنترناشيونال. واقترن دخول ثلاثة ناقلين بمستويات أجور أقل بتوسع هام في الحركة وبخاصة في قطاع الطلب على السفر للاستجمام. وتفيد احصائيات الحكومة الأسترالية أن اعداد الركاب عبر تاسمان ازدادت سنوياً بما يقل عن ٤٪ في الفترة من ١٩٩٣ إلى ١٩٩٥، ولكنها ازدادت بنسبة ٢٢٪ من حوالي ١,٨ مليون في عام ١٩٩٥ إلى ٢,٢ من الملايين في عام ١٩٩٦. وعلى الرغم من حدوث تباطؤ مؤقت في النمو عقب تصفية شركة كيوي في عام ١٩٩٦، استمرت أعداد الركاب في الزيادة وبلغت ٣,٣ من الملايين في عام ٢٠٠٠ و ٣,٦ من الملايين في عام ٢٠٠١. ويتمثل أحد العوامل الكامنة وراء ذلك في أن شركة كانتاس نقلت جزءاً من سعتها من الخطوط الآسيوية إلى خطوط عبر تاسمان في أثناء الأزمة الاقتصادية الآسيوية، ويتمثل عامل آخر في أن شركة الطيران النيوزيلندية زادت زيادة كبيرة تواتر رحلاتها بطائرات أصغر بالتعاون مع شركة أنست.

وعلى حين أن عاملين فاعلين رئيسيين وهما شركة الطيران النيوزيلندية وشركة كانتاس لم يمارسا مباشرة حقوق النقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية (كابوتاج) في السوق الداخلي لكل منهما، فإن صناعة الطيران في الدولتين أصبحت متكاملة تكاملاً كبيراً في عام ٢٠٠٠ نتيجة امتلاك شركة الطيران النيوزيلندية لشركة أنست بنسبة ١٠٠٪ وبدء عمل شركة كانتاس نيوزيلندا (سابقاً أنست نيوزيلندا) عن طريق اتفاق لمنح حق الامتياز. غير أن هيكل الصناعة لا يزال غير مستقر. وفي عام ٢٠٠١، أوقفت كانتاس نيوزيلندا وأنست عملياتهما نتيجة لضائقات مالية. أما شركة الطيران النيوزيلندية التي دُفعت إلى حافة الإفلاس على إثر انهيار شركة أنست، فقد أعادت الحكومة تأميمها (وحصلت على حصة من الأسهم فيها تبلغ نسبتها ٨٢٪). وفي عام ٢٠٠٢، انفقت كانتاس وشركة الطيران النيوزيلندية على الدخول في تحالف استراتيجي يقضي بأن تحصل كانتاس على حصة من الأسهم في شركة الطيران النيوزيلندية تبلغ نسبتها ٢٢,٥٪، رهن موافقة السلطات المعنية بالمنافسة في الدولتين.

^٢ ناقل جوي يملكه ويسيطر عليه سيطرة فعلية إما مواطنون استراليون أو نيوزيلنديون أو كلاهما بنسبة ٥٠٪ على الأقل، ويقع مقره الرئيسي أو قاعدته التشغيلية في استراليا أو نيوزيلندا.

الحالة ٤

اتفاق الانديان للأجواء المفتوحة

خلفية — قام بإنشاء "مجموعة الانديان" خمس من دول أمريكا الجنوبية في عام ١٩٦٩ بموجب اتفاق قرطاجنة (الذي يسمى في أغلب الأحيان "اتفاق الانديان"). وكانت الدول الأعضاء في بادئ الأمر هي بوليفيا، وشيلي، وكولومبيا، وإكوادور، وبيرو. وانضمت فينزويلا إلى المجموعة في عام ١٩٧٣، في حين انسحبت منها شيلي في عام ١٩٧٦. وتمثلت أهداف المجموعة في جملة أمور منها تعزيز التنمية المتوازنة والمتوائمة فيما بينها عن طريق التكامل والتعاون الأوسع على الصعيد الاقتصادي. وفي ميدان الطيران، كانت شركات الطيران الرئيسية التي تُشغل خطوطاً منتظمة دولية جميعها مملوكة للدولة (باستثناء الشركات في كولومبيا) وتخضع لتنظيم شديد من حكوماتها. ومنذ أواخر الثمانينات، تكاثرت التحركات في هذا الاقليم الفرعي نحو خصخصة شركات الطيران الوطنية المملوكة للدولة، وكان لها أثر حفّاز هام على التقدم في عملية التحرير.

تحرير الإطار التنظيمي — اتفق رؤساء الدول الخمس في عام ١٩٩٠ على التذكير بالموعد المحدد لتكوين منطقة التجارة الحرة في هذا الاقليم الفرعي التي كان من المقرر أن تدخل حيز النفاذ في عام ١٩٩٣. وكجزء من هذه العملية، اعتمدت لجنة الانديان في عام ١٩٩١ القرار ٢٩٧ المعنون "دمج عمليات النقل الجوي في إقليم الأنديان الفرعي" الذي نص على اتباع سياسة للنقل الجوي تقوم على أساس الأجواء المفتوحة على صعيد إقليمي فرعي. وفيما يتعلق بخطوط الركاب والشحن المنتظمة وعمليات الشحن غير المنتظمة، سُمح نون قيود بممارسة حقوق الحريات الثالثة والرابعة والخامسة دون حدود على عدد شركات الطيران، والسعة، وتواتر الرحلات^٣. وتم أيضاً تحرير أنشطة التسعير التي تقوم بها شركات الطيران باعتماد نظام لتعريفه بلد بداية الرحلة. وسُمح تلقائياً بخطوط الركاب غير المنتظمة بين النقاط التي لا توجد فيها خطوط منتظمة. أما عن الطرق التي توجد فيها خطوط منتظمة، فيُمنح الإذن شريطة ألا تتهدد الخطوط غير المنتظمة الاستقرار الاقتصادي للخطوط المنتظمة الموجودة.

الأثار والتطورات — هيات سياسة الأنديان للأجواء المفتوحة أحوالاً ملائمة لحفز النشاط الاقتصادي وتوسيع نطاق الفرص التجارية أمام شركات الطيران. ووفقاً للبيانات المتوفرة من OAG، ازداد عدد المقاعد الكيلومترية المتاحة على الخطوط المنتظمة الدولية في هذا الإقليم الفرعي بنسبة ٣٢٥٪ في الفترة من عام ١٩٨٩ إلى عام ٢٠٠١ (٧٥٤ مليوناً في عام ١٩٨٩، و ١٩٧٠ مليوناً في عام ١٩٩٥، و ٢٨٠٤ ملايين في عام ١٩٩٨، و ٣٢٠١ مليون في عام ٢٠٠١). وتناقض هذا بصورة واضحة مع الزيادة بنسبة ١٢٪ في عدد المقاعد الكيلومترية المتاحة على الخطوط الداخلية في الإقليم الفرعي وكذلك مع المتوسط العالمي للمقاعد الكيلومترية المتاحة على الخطوط المنتظمة الدولية البالغة ١٠٣٪.

إلا أنه على الرغم من الالتزام القانوني بسياسة للأجواء المفتوحة، تباينت خطى عملية التحرير التي اتبعتها كل دولة بالفعل تبايناً كبيراً، نظراً لاختلاف الأحوال الاقتصادية ومدى التقدم في عملية الخصخصة. فقد كانت كولومبيا (التي كانت فيها كل الشركات الرئيسية بما فيها أفيانكا مملوكة ملكية خاصة) وفينزويلا (التي خصصت شركة قياساً جزئياً في عام ١٩٩١) على استعداد لدفع عملية التحرير إلى الأمام، في حين سعت بيرو إلى حماية شركة أيرو بيرو من المنافسة في أثناء السير نحو الخصخصة. وفي عام ١٩٩٢، علقت بيرو كل الالتزامات ببرامج التحرير. وعلى الرغم من خصخصة شركة أيرو بيرو جزئياً في عام ١٩٩٣، استمر التعليق حتى عام ١٩٩٧، عندما وافقت بيرو على أن تدرج البلد جزئياً في منطقة التجارة الحرة. أما بوليفيا وإكوادور فقد أكملتا عملية الخصخصة الجزئية لشركتي لآب وإكواتوريانا في عام ١٩٩٥.

ويكمن وراء تجربة النمو القوي في الحركة توقف عدد من شركات الطيران الوطنية المخصصة عن العمل في هذا الاقليم الفرعي. وكان هناك أيضاً ضغط تنافسي قوي من ناقلي الولايات المتحدة والبلدان الأوروبية. وأوقفت شركة قياساً وشركة أيرو بيرو عملياتهما في عامي ١٩٩٧ و ١٩٩٩ على التوالي. وتم ملء الفراغ بشركات خاصة جديدة دخلت إلى السوق مثل شركة سيرفيينسا وشركة أيرو كونتيننتي. وزادت شركة أفيانكا باطراد من نصيبها في السوق داخل الاقليم الفرعي، ولكنها واجهت مشاكل مالية نظراً للمنافسة القوية على طرق الولايات المتحدة. وفي عام ٢٠٠٢، قامت شركة أفيانكا، وشركة إيسيس (ثاني أكبر ناقل في كولومبيا) وشركة سام كولومبيا (شركة تابعة لشركة أفيانكا) بدمج عملياتها في إطار شركة قابضة تسمى شركة اليانسا سوما لتعزيز قدرتها التنافسية وأساسها المالي.

— انتهى —

^٣ أضيف جانب التعيين المتعدد للخطوط المنتظمة للركاب والشحن بموجب القرار ٣٢٠ في عام ١٩٩٢. وفي عام ١٩٩٤، تم تعديل القرارين ٢٩٧ و ٣٢٠ لتوضيحهما، بموجب القرارين ٣٦٠ و ٣٦١ على التوالي.