

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤-٢٩/٣/٢٠٠٣

البند ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير

٢-٢: دخول الأسواق

ضمان نظام فعال وملائم عالمياً لتخصيص الحصص

(ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي)

ملخص

لا يُطلب تخصيص الحصص إلا في الحالات التي لا تكون فيها سعة المطارات كافية لتلبية الطلب. فهي لا تزيد من السعة بل أنها فقط آلية لتوزيع ما هو متوفر. وتؤمن الأليات مواد إرشادية مرنة وعادلة لتوزيع الحصص على أساس عالمي. ويمكن للقوانين الوطنية أو الإقليمية أن تعقد النظام، خصوصاً عندما لا تكون متلائمة مع النظام العالمي.

ويجب أن تكون قواعد توزيع الحصص:

- متوافقة عالمياً
- متجهة إلى السوق وتهدف فقط إلى الاستخدام الأقصى الفعال لسعة المطار
- شفافة وعادلة وغير تمييزية
- بسيطة وعملية ومستدامة اقتصادياً.

ويرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤-١.

١- مقدمة

١-١ لا تحتاج المطارات إلى الحصص وعملية توزيع الحصص إلا في الحالات التي لا تكون فيعها السعة كافية للاستجابة إلى الطلب. عند ذلك، تحصّص السعة المتوفرة ويجب أن توزع طبقاً لبعض المبادئ الأساسية. وتستخدم

١- هذه النسخة العربية والنسخ باللغات الانجليزية والفرنسية والأسبانية مقدمة من الاياتا.

مؤتمرات وضع الجداول الزمنية التابعة للآياتا إرشادات عادلة ومرنة لترتيب توزيع الحصص على أساس عالمي في ٢١٥ مطاراً منسقاً على الصعيد العالمي.

٢- أصول مؤتمرات وضع الجداول الزمنية

١-٢ بدأت عملية توزيع الحصص في بداية الستينات عندما وافقت شركات الطيران، على أساس طوعي، احترام أوقات الإقلاع والهبوط المحددة في مطار ما كما خصصه "منسق الحصص". ومع مرور الوقت، انتشرت العملية إلى عدد أكبر من المطارات وتم اعتماد إرشادات موافق عليها، بشكل طوعي أيضاً، من قبل شركات الطيران التي حضرت مؤتمرات وضع الجداول الزمنية التابعة للآياتا التي تعقد مرتين كل عام.

٢-٢ وعلى الرغم من أنها بدأت بالأصل كمحفل صغير لتنسيق الجداول الزمنية لتحسين ارتباطات هذه الجداول، إزدادت أهمية مؤتمرات وضع الجداول الزمنية التابعة للآياتا لتصبح نقطة تركيز توزيع الحصص لحوالي ٢١٥ مطاراً منسقاً في العالم. وبشكل مماثل، إزداد الاشتراك في المؤتمرات إلى أكثر من ٢٠٠ شركة طيران، (منظمة ومستأجرة التابعة للآياتا وغير التابعة للآياتا) و ٥٠ منسقاً للحصص.

٣-٢ يقوم كل المشاركين باستعراض وتحديث "إرشادات وضع الجداول الزمنية التابعة للإجراءات" بصورة منتظمة في مؤتمرات وضع الجداول الزمنية، وتؤمن آلية عادلة ومنصفة للحصول على الحصص والاحتفاظ بها واستبدالها في المطارات المزدهمة. كما تقوم مؤتمرات وضع الجداول الزمنية التابعة للآياتا ومجموعات المختصين المرتبطة بها بإنشاء معايير لدعم توزيع الحصص و وضع الجداول الزمنية بصورة عامة، بما فيها معايير البيانات، والتعاريف وأشكال الرسائل والبروتوكولات.

٣- دور الحكومات

١-٣ على الرغم من أن توزيع الحصص قد تطور كنظام تديره شركات الطيران، تزايد اشتراك الحكومات مع تفاقم الإزدحام ومع تزايد أهمية المسألة التي بموجبها حصل الناقلون الجويين على الحصص وكيفية استعمالها فيما يخص الوصول إلى السوق والسياسة التنظيمية.

٢-٣ واليوم، لدى بعض الحكومات قواعدها الخاصة لتوزيع الحصص، وبشكل خاص في الاتحاد الأوروبي حيث أن تنظيم توزيع الحصص، بالإستناد إلى نظام الآياتا، قد تأسس منذ عام ١٩٩٣. وقد برهنت حتى الآن هذه القواعد وقواعد وطنية أخرى على التوافق النسبي مع إرشادات الصناعة العالمية. ومع ذلك، هناك قلق متزايد من أن الوضع يتغير.

٤- المشاكل الناشئة

١-٤ تعود المشكلة إلى أن التنظيم الرسمي غير مرن بطبيعته. فالحصول على الاستخدام الأقصى للسعة في وضع محدد يعتمد على مرونة عملية. ومع أنه يبدو متناقضاً في بداية الأمر، إلا أن استخدام توزيع الحصص يقلص السعة في المطار. وتفسير ذلك بسيط: إن عدد تحركات الطائرات الذي يمكن تحقيقه على أساس مستدام، ساعة بعد ساعة، يوم بعد يوم، أقل مما يمكن تحقيقه خلال بضع ساعات بدون توزيع الحصص. وبما أنه من الضروري ضمان عدد محدد من الحصص بالساعة، فمن المحتمل أن تكون النتيجة أقل مما يمكن تحقيقه بطريقة مختلفة.

٢-٤ وإذا أخذنا بهذه الفكرة، يمكن أن نفهم أن كل قاعدة أو إجراء توزيع إضافي يشكل خطراً في زيادة التعقيد وتخفيض المرونة وبالتالي، تخفيض الاستخدام الفعال للسعة. ولهذا السبب وضعت إرشادات الأيأا لتكون مرنة بأكبر قدر ممكن. ومع ذلك، فإن الطابع التنظيمي وشبه القانوني للقواعد التي تفرضها الحكومات يترك مجالاً أضيق بكثير للمرونة والتفسير. وببساطة، فكلما كانت القواعد منظورة بشكلها الصحيح، كلما كانت عرضة إلى تقييد الاستخدام المرن والفعال للسعة.

٣-٤ تتعلّق المسألة الثانية بغرض أو بهدف القواعد الحكومية. وتوجه إرشادات الأيأا فقط لتحقيق لحد الأقصى من السعة وتوزيعها بشكل عادل. وفي هذا الصدد، تركز على راحة المسافر واستمرار الجدوال الزمنية وانتظام توقعها، استناداً إلى سوابق تاريخية ("حقوق الجد") ومفاهيم "انتظار الدور" كمستأجر مركزي ولكن بوجود قواعد تضمن أن يحصل المشتركون الجدد على حصتهم العادلة من وحدات الحصص.

٤-٤ ومع ذلك، بدأت الحكومات بإدراج معايير جديدة، عن طريق تفضيل بعض فئات المشغلين أو أنواع الطائرات وإضافة أهداف جديدة مثل "المنافسة" وحماية البيئة. وفي حين تعتبر هذه الأهداف جديرة بالإحترام، يجب ألاّ تشترك في العملية التقنية لتوزيع الحصص - فهناك سبل أخرى مفتوحة أمام الحكومات لتحقيق ذلك الهدف.

٥-٤ في كل مرة تتم فيها إضافة معيار جديد لتوزيع الحصص يزداد تعقيد العملية. والأسوأ من ذلك هو أن بعض الأهداف غير متوافقة مع غيرها، مما يدفع المنسوقون إلى الصراع مع الأولويات وموازنة الحصول على الحد الأقصى الفعال من السعة المتاحة مع الضروريات السياسية.

٦-٤ وبما أن أغلب حصص الإقلاع يجب أن تتوافق مع حصص الهبوط في مكان آخر، فإن خطر عدم تماشي القواعد الوطنية يطرح مشكلة تجزئة النظام وانهيائه. ويكون هذا الأمر معقداً أكثر عندما تكون المطارات في مناطق توقيت مختلفة.

٧-٤ وأخذت الأيأا ذلك في الحسبان، ووضعت مجموعة بسيطة من المبادئ يجب احترامها في أي نظام لتوزيع الحصص. وهذه المبادئ هي أنه ينبغي أن يكون النظام:

(أ) متوافقاً عالمياً

(ب) هدفه الوحيد الاستخدام الأقصى الفعال والموجه نحو السوق لسعة المطار

(ج) شفافاً، عادلاً وغير تمييزي

(د) بسيطاً، عملياً ومستداماً اقتصادياً.

٥- الإجراء المتخذ

١-٥ تحت الأيأا المؤتمر بإدراج هذه المبادئ في استنتاجاتها، مع الإيضاح بأن الدول يجب أن تتجنب العمل أحادي الجانب الذي يمكن أن يقوّض هذه المبادئ.

- انتهى -