

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤-٢٩/٣/٢٠٠٣

البند ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير
٢-٣: المنافسة الشريفة والضمانات

الحفاظ على النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية

(ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي)

ملخص

يؤمن النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية التابع للأليات منتوج صناعة شركات الطيران فريد من نوعه يفيد المستهلكين وشركات الطيران والحكومات على حد سواء. إن الوصول المفتوح إلى شبكة الخطوط الجوية العالمية مع المرونة لتغيير الناقلين والطرق بمهلة صغيرة يوفر خدمة لا يمكن أن تستنسخها أي شركة طيران منفردة أو تحالف منفرد. إلا أنه غالباً مع يعتبر النظام بديهياً كما أن المعايير المشتركة المطلوبة لكي يعمل النظام والتي تتضمن أيضاً الأطراف الأخرى مثل المطارات وشركات الإدارة والوكلاء يتم إغفالها. ويستمر النظام بالتطور ويتم العمل فيه الآن لتبسيطه وتحسينه. إن العمل الأحادي الطرف الذي يقوم به المنظمون الوطنيون أو الأقليميون يمكنه أن يقوّض طبيعة النظام العالمية والمنافع التي يجلبها إلى الجمهور الذي يستخدم الطائرات. وتدعو الأليات المؤتمر أن يطلب إلى الدول دعم النظام وتفاذي تفككه.

ويرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤-١.

١- مقدمة

١-١ يوفر النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية التابع للأليات منافع فريدة للمستهلك (راجع الملحق). ويوفر للمستهلكين الوصول إلى أي من المطارات التجارية التي يبلغ عددها ٤٠٠٠ تقريباً في العالم ببطاقة واحدة

١- هذه النسخة العربية والنسخ باللغتين الفرنسية والأسبانية مقدمة من الأليات.

يدفعها المسافرون بعملتهم المحلية وضمن صفقة واحدة. ويسمح النظام بالسفر عبر الطرقات وعلى تلك الرحلات التي تستجيب بأفضل صورة لحاجات المستهلك، وتوسع الخيار عن طريق توفير الوصول إلى المدى الأوسع للجدول الزمنية لشركات الطيران. ويمكن شركة طيران من بيع خدمات شركة طيران أخرى مع العلم بأن تذاكرها ستقبل. وأخيراً، يمكن النظام المشترك بين الخطوط الجوية من توفير رحلات معقدة لا تستطيع شركة طيران واحدة أو تحالف شركات طيران توفيرها.

٢-١ يعتبر النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية نظاماً طوعياً مفتوحاً لأي ناقل جوي ويعمل مع المنتجات التي توفرها شركات الطيران على الأنترنت أو عبر التحالف أو الترتيبات الثنائية. وتوفر المعايير المشتركة، والتي تم وضعها عبر الأيانات لمساندة النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية، وصلة ثابتة وقياسية بين شركات الطيران ومؤمني الخدمات ذات الصلة بما فيها المطارات وشركات الشحن ووكلاء السفر.

٣-١ غالباً ما تعتبر هذه المنافع بديهية وشركات الطيران قلقة من أن الأعمال التنظيمية غير المنسقة في المجالات ذات الصلة تخاطر بتفكك النظام.

٢- سبب أهمية النظام المتعدد الأطراف في عملية تحرير الأسواق

١-٢ يوفر النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية منافع عامة هامة في عملية التحرير المتطورة.

٢-٢ ٢-٢ أن الميزة الرئيسية للنظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية هي أنها توفر الوصول إلى الشبكات العالمية. وكما ذكر أعلاه، يستفيد المسافرون من النطاق الواسع من خيارات الجداول الزمنية والطرق التي يوفرها النظام المشترك بين الخطوط الجوية. وتستفيد الحكومات أيضاً عن طريق ضمان أن مطاراتهم متصلة بالشبكة العالمية لشركات الطيران، بدلاً من الاعتماد على عدد محدود من الخدمات المباشرة. وهناك فائدة أخرى لشركات الطيران وهي التمكن من توفير نطاق واسع من الوجهات والخيارات التي تمكنها من المنافسة مع ناقلين جويين أكبر بكثير.

٣-٢ وفي أماكن عديدة من العالم اليوم، يمكن الوفاء بمتطلبات العديد من المسافرين عن طريق الخدمة من نقطة إلى أخرى أو طرق بسيطة نسبياً يعرضها تعاون شركات نقل مختارة. ولكن لا يقلل ذلك من مزايا نطاق أوسع من خيارات الطرق وأهمية الجداول الزمنية المتوفرة عن طريق إمكانية التبادل الحر بين شركات الطيران والطرق البديلة بسهولة - وبشكل خاص لرجال الأعمال المسافرين. ويبقى النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية خدمة ذات قيمة عالية، وبشكل خاص في الوقت الذي فيه ينتج عن التحرر إعادة هيكلة شركات الطيران وشبكات الطرق.

٣- النظام يتطور

١-٣ وفي الوقت نفسه، فإن النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية يستمر بالتطور لتلبية مشاغل الحكومات.

٣-٢ وعلى مر السنين، تمت تغطية النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية بترتيبات أكثر انتقاءً وأقل مرونة بين شركات الطيران، مما دعا البعض إلى التساؤل فيما إذا كانت ستكون هناك حاجة لنظام الأياتا في المستقبل. والجواب هو نعم. فبدون النهج المنفتح والمتعدد الأطراف ومعايير الأياتا العملية التي تدعمه، ستفشل العديد من الترتيبات ما بين شركات الطيران، مع مرور الوقت، ذلك أن النهج ستختلف والمعايير ستتهار، مما يؤدي إلى خيارات أقل للزبائن وتكاليف أعلى.

٣-٣ واليوم، يتطور نظام الأياتا ويتم القيام بالجهود لضمان من أن المنتج المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية ينتج بشكل أبسط وأكثر جاذبية للجمهور المسافر - أبسط عن طريق التخلص من القيود الإدارية وأكثر جاذبية عن طريق توسيع تطبيقه وتوفره.

٣-٤ ومع ذلك، هناك خطر من أن التدابير الوطنية وأحياناً الإقليمية، التي تهدف إلى دعم "التحرر" ستؤدي إلى تفكيك النظام العالمي. ومثال على ذلك شروط الناقل والعقد، بما فيها المسؤولية. فاختلاف القوانين في السلطات القضائية المختلفة تجعل الاشتراك المفتوح بين الخطوط الجوية شبه مستحيل حيث أنه لن تكون هناك شروط مشتركة تتعلق بما يعتبر في أيامنا هذه رحلة كاملة بتذكرة قياسية. وبنفس الصورة، فمن الممكن أن تجبر النهج المختلفة لتطبيق قانون المنافسة بعض شركات الطيران الانسحاب من أجزاء من النظام المتعدد الأطراف، مما يؤدي إلى تقويض فعاليته ومنافعه وبالتالي تهديد تخريبه بشكل كامل.

٤ - الإجراءات المتخذة

٤-١ توصي الأياتا بشدة المؤتمر أن يدرج في استنتاجاته الاعتراف بقيمة النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية وتدعو الدول إلى تجنب الأعمال أحادية الطرف التي من شأنها أن تقوض هذا النظام.

الملحق

النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية

١- مقدمة

١-١ إن النظام العالمي المشترك بين الخطوط الجوية يفيد المسافرين في كل مكان. إذ لا يمكن لأي شركة طيران أن تسافر إلى المطارات التجارية البالغ عددها ٤٠٠٠ مطار تقريباً في العالم بيد أنه يمكن لأي مسافر أو بضاعة مشحونة أن يفعل ذلك، بفضل النظام المشترك بين الخطوط الجوية. ومن أحد ميزات النظام الهامة هو تمكين الجميع من الوصول إلى الجماعات الصغيرة والمحيطية.

٢-١ يسمح النظام المشترك بين الخطوط الجوية بدفع الطريق بكامله، بغض النظر عن عدد الرحلات وشركات الطيران المستخدمة، من خلال صفقة واحدة وبعملة واحدة. كما أنه يوسع من خيارات الزبائن، ويوفر لهم نطاقاً واسعاً من برامج الناقلين الجويين. ويعني ذلك أن المسافر يستطيع أن يطير بطرقات معقدة في كل أرجاء العالم أو يقوم برحلة بسيطة على شركة طيران ويعود من السفر مستخدماً شركة طيران أخرى.

٣-١ ما هي درجة أهمية النظام العالمي المشترك بين الخطوط الجوية؟ بشكل عام، من المقدر أن النظام المشترك بين الخطوط الجوية كان السبب في تحقيق عائدات تتجاوز قيمتها ٢٠ مليار دولار أمريكي من المسافرين والشحن لشركات الطيران في العالم في عام ٢٠٠١. ويعادل ذلك حوالي ١٥% من مجموع عائدات الخدمات الواردة في الجداول الزمنية الدولية. وفي دراسة تم القيام بها للأياتا، تم حساب قيمة توفر النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية التابع للأياتا بمبلغ ٢,٩ مليار دولار أمريكي. وضمن الاتحاد الأوروبي، وفي دراسة فوضتها اللجنة الأوروبية، قدرت الحركة بين شركات الخطوط الجوية بمعدل ٢٨% من الحركة الجوية الواردة في الجداول الزمنية الدولية التابعة للخطوط الجوية الأوروبية.

٤-١ يركز العمل السليم والسلس للنظام المشترك بين الخطوط الجوية إلى ثلاثة ركائز مرتبطة فيما بينها:

(أ) الاتفاقية الإطارية للاشتراك في الشبكة العالمية للنظام المشترك بين الخطوط الجوية

(ب) الآلية العملية، أي المعايير والإجراءات المشتركة

(ج) هيكل اقتصادي، ضمان حصول المشاركين على منافع مرضية من النظام.

٥-١ والنتيجة النهائية هي نظام بسيط، فعال وذات فائدة كبيرة للزبائن. ومن الممكن أن يكون الأساس معقد بيد أن المستخدم يرى طريقة تعمل باستمرار، بفضل خمسة عقود من التعاون الصناعي.

٢- الاشتراك

١-٢ يعتبر الاشتراك في النظام المشترك بين الخطوط الجوية طوعياً ولا يتطلب التفاوض ثنائي الأطراف لكل ترتيب بين الشركات. وبدلاً من ذلك، هناك اتفاقية الحركة الجوية المتعددة الأطراف المشتركة بين الخطوط الجوية والتي

تضع الإطار الأساسي الذي يستعمله أكثر من ٣٠٠ ناقل جوي في العالم، والذي يتضمن التحالف وشركاء تقاسم الرموز. ومبدأ اتفاقية الحركة الجوية المتعددة الأطراف المشتركة بين الخطوط الجوية هي الموافقة المتبادلة من قبل شركات الطيران المشتركة لتذاكر الركاب وقوائم الشحن الجوي لبعضهم البعض.

٣- الآليات العملية

١-٣ يعتمد أساس النظام العالمي على المعايير والإجراءات المشتركة التي تقلص من الاختلافات في الطرق الثقافية واللغوية وطرق العمل حول العالم. ويضمن ذلك عمل النظام العام عبر الصيغ المقبولة لكل الوثائق والرسائل ومكونات العمل الأخرى. وتضع مؤتمرات الأليات الخاصة بالمسافرين وخدمات الشحن هذه المعايير والإجراءات.

٢-٣ إن التركيز على المعايير والإجراءات الموحدة لا يعني أن معياراً واحداً يجب أن يلائم الكل. فعلى سبيل المثال، خلق التعاون الصناعي آليات المسافرين ذوي الحاجات الخاصة، مثل المسافرين الذين يعانون من صعوبات في الحركة والمسافرين الذين يتطلبون وجبات طعام خاصة.

٤- الهيكل الاقتصادي

١-٤ إن العنصر الاقتصادي عملي وهو سبب نجاح النظام - وهو يوفر المنافع للمسافرين والشاحنين وشركات الطيران.

٢-٤ يجب عدم التقليل من شأن منافع المسافرين. فبالإضافة إلى البساطة - صفة واحدة بعملة وحدة - هناك فائدة اقتصادية - ذلك أن التعريفات القابلة للاشتراك بين الخطوط الجوية أرخص من طرق الحساب الأخرى. إذ أن إضافة الأجور ببساطة لقطاعات الطرق الفردية ليس فقط تعمل على زيادة التكلفة بل تزيل المرونة التي يوفرها النظام الحالي الذي يسمح بتغييرات في الطرق بنفس الأجور.

٣-٤ وضعت شركات الطيران الأعضاء في الأليات أثناء مؤتمرات تنسيق تعريفات المسافرين والشحن هذه الأجور الحرة المشتركة بين الخطوط الجوية والمعايير المستخدمة لدعمها مثل قواعد العملة والمسافات المقطوعة. ويعتبر الاشتراك في هذه المؤتمرات طوعياً ولا تعتبر الاتفاقات الناتجة عن ذلك ملزمة، بيد أنه اختار ١٣٢ من الناقلين الجويين الكبار في العالم الاشتراك، بما أن الأجور الحرة المشتركة بين شركات الطيران تسمح لهم بتوسيع شبكاتهم والمنافسة بشكل فعال أكثر بالإضافة إلى توفير خيارات متزايدة للزبائن. ويقوم العديد من شركات الطيران الأخرى بتطبيق النظام المشترك بين الخطوط الجوية مع الناقلين الجويين صغيري ومتوسطي الحجم، مستندين غالباً على النظام المفتوح المتعدد الأطراف لإعطائهم فرصة الوصول إلى أسواق أوسع وجعلهم أكثر تنافساً. ويتضمن الاشتراك في اتفاقية الحركة الجوية المتعددة الأطراف المشتركة بين الخطوط الجوية أكثر من ٣٠٠ شركة طيران، ولا يمكن أن تكون الترتيبات الثنائية بديلاً عملياً أو اقتصادياً. وبالإضافة إلى ذلك، فإن طبيعة ودرجة المنافسة الموجودة بين العديد من الناقلين الجويين ستتطلب أن تُمنح الإعفاءات من قوانين المنافسة للعديد من الاتفاقيات الثنائية، وبشكل خاص في أوروبا.

٤-٤ تحدد السوق مستويات أجور الناقلين الجويين على "الإنترنت". وتبين التجربة أن الأجور المتعددة الأطراف المشتركة بين الخطوط الجوية تعمل بجانب هذه الأجور الخاصة بالناقلين، لفائدة المستهلك.

٥-٤ يبسّط التوزيع عبر شبكة تضمن حوالي ١٠٠,٠٠٠ سوق سفر وشحن، مما يبسّط شراء السفر ويزيل الحاجة إلى الذهاب إلى مكتب شركة الطيران. وقد وضعت مؤتمرات وكالة المسافرين والشحن نظام التوزيع هذا وقامت بصيانتته.

٦-٤ وبالإضافة إلى منافع المستهلكين المباشرة، يتمتع النظام المشترك بين الخطوط الجوية بوظيفة اجتماعية. إذ يمكن الأماكن المحيطة من الاستفادة من (والناقلين الجويين الموجودين في هذه المنطقة من تقديم) مستوى ملائم من الخدمة لكل النقاط الأخرى. وبنفس الطريقة، يساعد الناقلين الجويين الصغار على تقديم مجال أوسع من الوجهات للمسافرين وبالتالي التنافس على قدم وساق مع شركات الطيران الكبيرة.

٥ - الخاتمة

١-٥ يشرح ما تقدّم باختصار أسس النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية، والذي يعتبر بدرجة كبيرة نتيجة عمل مؤتمرات الحركة الجوية المستمرة للأليات. وتتضمن هذه المؤتمرات، بطبيعتها، التعاون لمصلحة الجمهور بين شركات الطيران المتنافسة. وبالتالي، فإنها تحتاج إلى إعفاءات من قوانين المنافسة في مناطق مختلفة من العالم، وبشكل خاص في الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي وأستراليا.

٢-٥ يتطلّب ضمان مستقبل النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية أن تستمر الصناعة في الحصول على الإعفاءات لأنشطتها التعاونية.

٣-٥ يجب الحفاظ على النقل الجوي الذي يقوم "بالأعمال على الصعيد العالمي". وتضمن ركائزه الثلاثة التوازن والاستقرار كما أن إزالة أي منها سيؤدي إلى انهياره، مما يضر بالمسافرين والشاحنين وشركات الطيران، الكبيرة منها والصغيرة.

- انتهى -