

## المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤ - ٢٩/٣/٢٠٠٣

البند رقم ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير  
٢-٢: دخول الأسواق

### تحرير الشحن الجوي على أساس متعدد الأطراف

(وثيقة مقدمة من سنغافورة)

#### ملخص

تبرز هذه الوثيقة مزايا تحرير خدمات الشحن الجوي، وتتضمن اقتراحا لعناصر تحرير الشحن الجوي في منتديات متعددة الأطراف أو جماعية. وتقدم هذه الوثيقة لكي ينظر فيها المؤتمر.

يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤-١.

#### ١- مقدمة

١-١ تبرز هذه الوثيقة مزايا تحرير خدمات الشحن الجوي بصناعة النقل الجوي بغرض المناقشة، وتقترح استمرار التحرير التدريجي للشحن الجوي على أساس ثنائي و/أو متعدد الأطراف فيما بين أعضاء الايكاو.

٢-١ كان متوسط النمو السنوي للشحن الجوي العالمي على الخطوط الدولية المنتظمة خلال العقد الماضي بوحدات الطن الكيلومترى لشحن البضائع بنسبة ٧,٩٪. وشهدت حركة الشحن العالمية خلال شهر أغسطس ٢٠٠٢ نموا بنسبة ١٠,٦٪، بالمقارنة مع نفس الشهر من العام السابق، كما حققت جميع الأقاليم الرئيسية معدلات نمو ايجابية. اضافة الى ذلك، كان متوسط النمو السنوي في السوق الدولية للشحن العاجل للبضائع حوالي ٢٤٪ منذ عام ١٩٩٢. كذلك، مع زيادة انتشار التجارة الالكترونية في العالم، من المتوقع أن يؤدي ذلك الى زيادة الطلب على الشحن الجوي للبضائع، خاصة بالنسبة لسوق الشحن العاجل.

## ٢- الاتجاه نحو تحرير الشحن الجوي

١-٢ توجد عدة عوامل تساهم في الاتجاه نحو تحرير خدمات الشحن الجوي. أولاً، فإن معظم البلدان تقر بأن كفاءة خدمات الشحن الجوي تؤدي إلى تعزيز النمو الاقتصادي والتنمية التجارية بواسطة تسهيل حركة السلع، مما يؤدي إلى زيادة مؤاتية في معامل المضاعفة، مما يخدم المصلحة العامة للنظم الاقتصادية الوطنية. إضافة إلى ذلك، تميل البلدان التي ليس لديها ناقلي شحن جوي للبضائع فقط إلى أن تكون أكثر استعداداً لتحرير مثل هذه الخدمات، بغية تعويض الافتقار لخدمات الشحن الجوي بواسطة ناقليها الجويين الوطنيين.

٢-٢ ثانياً، إن الشحن الجوي له خصائص تتميز عن خصائص خدمات الركاب. فيفضل المسافرون الطيران مباشرة إلى المقصد في أقل مدة زمنية متاحة، حينما يتيسر ذلك. كما أنهم يفضلون أن يكون المطار جذاباً، وتتوافر فيه وسائل الترفيه، أو شاملاً للتسهيلات التي تمكنهم من العمل، كي يكون وقت الانتظار مثمراً وممتعاً بقدر الإمكان. وعلى نقيض ذلك، فإن مقتضيات الشحن الجوي تختلف نسبياً عن حاجات الركاب الواردة أعلاه. فسواء كان الشحن مباشراً أو يمر بمطار أو عدة مطارات، فذلك له تأثير أدنى من تأثيره على الركاب. فالبضائع أقل تأثراً بوقت الانتظار لتغيير الطائرة وتزامن الرحلات الجوية وتسهيلات وخدمات المطار. إلا أن الشحن الجوي يتأثر بعوامل أخرى، بما فيها إذا استدعى الأمر تغيير الطائرة، أو إذا استدعى الأمر فك صنابير الشحن وإعادة تركيبها، وتكلفة المناولة أثناء الشحن.

٣-٢ ثالثاً، على نقيض حركة نقل الركاب، فإن تدفقات الشحن الجوي تميل إلى أن تكون غير متوازنة، أو "وحيدة الاتجاه"، فتنتقل الشحنة من مراكز التصنيع إلى مراكز التوزيع، أو من مراكز الإنتاج إلى مراكز الاستهلاك. كذلك قد تكون مثل هذه الحالات لعدم التوازن مستديمة، لأنها قد تتأثر بشكل كبير بحالات عدم التوازن في الاستيراد/التصدير، بين البلدان أو الأقاليم. وعلى نقيض ذلك، فإن السفر الجوي للركاب يكون أكثر توازناً بكثير، فيقوم الركاب عادة برحلة ذهاب وإياب (من الوطن إلى المقصد والعودة). ونتيجة لذلك، تختلف معدلات الشحن الجوي بشكل كبير وفقاً لاتجاه السفر، مع تخطيط بعض الناقلين الجويين لشحن البضائع فقط في بعض الأحيان لشبكاتهم في طرق جوية على هيئة "دائرة كبيرة"، بينما يميل ناقلو الركاب إلى الطيران على نفس الطريق الجوي الخطي الذي يربط بين مدينتين.

٤-٢ رابعاً، يزداد تبين أن مفهوم الحركة الجوية "الوطنية" - حيث يفترض أن الخدمات الجوية تلبى أساساً احتياجات الحركة الجوية الصادرة من "بلدنا" أو القاصدة لها - الذي تستند إليه المفاوضات الثنائية التقليدية بشأن اتفاقات الخدمات الجوية، أصبح بغير مغزى بالنسبة لحركة الشحن الجوي. ويعود ذلك بشكل كبير إلى زيادة عولمة عملية التصنيع، وإزالة التدرجية للقيود على الاستيراد بالنسبة لحركة السلع في العديد من البلدان. وينبغي أن يتم في الوقت ذاته تحرير وسائل نقل هذه السلع بطريق الجو، بصفتها هذه، بغية تلبية مطالب المنتج والمستهلك.

٥-٢ في النهاية، ازدادت أهمية الشحن الجوي للبضائع بالنسبة إلى خدمات الركاب. فحالياً، تنقل جواً نسبة متزايدة من الشحنات خفيفة الوزن، مرتفعة القيمة، مثل مكونات أجهزة الكمبيوتر. وأدى ذلك إلى تغيير مفهوم الشحن الجوي سابقاً من مجرد أنه منتج فرعي يملأ السعة غير المستعملة من قبل الركاب في الطائرة.

٦-٢ إن اللجنة المعنية بالنقل الجوي للبضائع التابعة للغرفة التجارية الدولية، اعترافاً منها بمزايا تحرير خدمات الشحن الجوي، دعت، مثلاً، "جميع الأطراف المعنية إلى السعي حثيثاً لتحرير خدمات الشحن الجوي على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية". ويمكن تحقيق تحرير خدمات الشحن الجوي في إطار الاتفاقات الثنائية، أو الجماعية أو متعددة الأطراف. وتشمل التدابير الممكنة للتحرير عدم ربط الأحكام المرتبطة بمتعهد الشحن بتلك الخاصة بخدمات الركاب

والاحتفاظ بجدول مواعيد مفتوح للطرق الجوية، ورفع القيود على حقوق النقل المرتبطة بالحريات الثالثة والرابعة والخامسة.

٧-٢ قد يؤدي رفع القيود، إضافة الى تطبيق الانتاج في حينه، الى تنشيط نمو الشحن الجوي للبضائع بحيث يتم التوصل الى منفعة مزدوجة لكل من شركات الطيران والشاحنين من خلال الأسعار الأقل وتحسين الخدمة المقدمة للشاحنين. وساعدت السياسات التحريرية الجوية على سبيل المثال على زيادة خدمات الشاحن الجوي وايرادات المطار، بما أدى الى المزيد من خيارات الشحن الأفضل بالنسبة لقطاعات الأعمال حول منطقة المحيط الهادئ.

٨-٢ في منظمة التجارة العالمية، اقترحت عدة بلدان ادراج خدمات الشحن الجوي في ملحق خدمات النقل الجوي بالاتفاق العام لتجارة الخدمات. وقد خصصت النظم الاقتصادية لبلدان التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ الشحن الجوي كمجال لاتخاذ اجراءات ذات أولوية من ضمن ٨ خيارات لتحرير الطيران الدولي. ويتيح اتفاق منطقة الطيران المشتركة الأوروبية، الذي دخل حيز التنفيذ في عام ١٩٩٧، لأي ناقل جوي في الاتحاد الأوروبي (سواء كان ناقلا للركاب أو للبضائع) العمل في أي مكان في الاتحاد الأوروبي يود العمل به، بما في ذلك على الطرق الجوية الداخلية في دولة أخرى من الدول الأعضاء.

٩-٢ استقبل اقتراح سنغافورة لتحرير خدمات الشحن الجوي، الذي قدم في البداية خلال الاجتماع الرابع لوزراء النقل في رابطة أمم جنوب شرقي آسيا (ASEAN) في سبتمبر ١٩٩٨، استقبالا ايجابيا من قبل وزراء النقل لهذه الرابطة. وأدى ذلك الى اعتماد هيئات النقل الجوي في الرابطة لمذكرة تفاهم الرابطة بشأن خدمات الشحن الجوي في ١٩/٩/٢٠٠٢، بجاكارتا، أندونيسيا. واعتبرت مذكرة التفاهم معلما مهما بالنسبة للرابطة، بما أنها أول اتفاق متعدد الأطراف للرابطة بشأن الخدمات الجوية، تتم الموافقة عليه ويعتمد من قبل جميع الأعضاء في رابطة أمم جنوب شرقي آسيا.

### ٣- توصية

١-٣ ان سنغافورة مدركة لمزايا تحرير الشحن الجوي، وطالما سعت بنشاط لتأييد مثل هذا الاتجاه بصفة ثنائية، وفي العديد من المحافل متعددة الأطراف، مثل رابطة أمم جنوب شرقي آسيا ومجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ. ونظرا للأسباب الواردة أعلاه، تقترح سنغافورة أن تقوم الدول الأعضاء في الايكاو بالاسراع بوتيرة تحرير الشحن الجوي، خاصة بالنسبة لخدمات شحن البضائع فقط، سواء بشكل متعدد الأطراف أو جماعي وعلى أساس متبادل لأقصى حد ممكن. وقد يشتمل مثل هذا التحرير متعدد الأطراف أو الجماعي للشحن الجوي على العناصر التالية:

- (أ) الشروع تدريجيا في السماح للناقلين الجويين المعيّنين في الدول الأعضاء، بالتمتع بالحريات من الحرية الثالثة الى الحرية السابعة من حريات خدمات الشحن الجوي للبضائع فقط الجارية على أساس منتظم أو غير منتظم مع أقصى حد من المرونة التشغيلية.
- (ب) معاملة الناقلين الجويين دون تمييز فيما يرتبط بالانتفاع بالتجهيزات الأرضية، والتخليص والخدمات الأخرى، واتاحة الترتيبات التعاونية مثل المشاركة في الرموز فيما بين الناقلين الجويين.
- (ج) تقرير موعد نهائي محدد للتحرير التدريجي وعلى مراحل للشحن الجوي، مع الأخذ في الاعتبار الظروف ومستويات النمو المختلفة لشتى النظم الاقتصادية.

٢-٣ توصي سنغافورة كذلك بتحقيق مثل هذا التحرير متعدد الأطراف للشحن الجوي للبضائع بشكل مستقل عن تحرير خدمات الركاب، لأن العديد من البلدان غير مستعدة لذلك بعد.

٤-٤ **الاجراء المعروض على المؤتمر**

١-٤ ان المؤتمر مدعو لأخذ هذه الآراء والتوصيات في الاعتبار عند النظر في هذا البند.

— انتهى —