

مساهمة تحرير النقل الجوي في تنمية الدول النامية

المدرس المساعد

سامرة إبراهيم كاظم العداال

جامعة الكوفة - كلية التخطيط العمراني

المقدمة

ان النقل الجوي بعد نشاطاً بالغ الاهمية ولذلك قد تدخلت العديد من الدول لتنظيمه بشكل يتناسب مع التطور الحاصل منذ نشأته و الى يومنا هذا. اذ ان الاتفاقية الدولية في باريس عام ١٩١٩ قد قامت بإرساء أسس القانون الجوي الدولي فتذهب المادة الاولى الى ان الدول لديها السيادة الكاملة و الحصرية على الفضاء الجوي فوق أراضيها . و كما نصت المادة ٦ من اتفاقية شيكاغو على انه لا يمكن ممارسة اي خدمة جوية دولية فوق اقليم دولة مشاركة او داخل اراضيها إلا في^٢ حالة اذن خاص من تلك الدولة.

في حين ان الدول الموقعة على اتفاقية شيكاغو في ١٩٤٤ تتبادل حق التحليق و حق التوقف ولكن بالنسبة لبقية الدول فان الاتفاقية تشترط التفاوض وتوقيع اتفاقيات ثنائية التي تحدد حقوق المرور وشروطه مثل شركات الطيران والمطارات، ترددات، اسعار، الخ وعلقت الوصول إلى الأسواق على تلك الاتفاقيات التي يختلف مضمونها من الحماية الاقتصادية (الاحتكار) إلى الحرة في مختلف البلدان و الحقب الزمنية. وبالإضافة إلى ذلك فإن كل بلد لديه لوائح وطنية التي تنظم نشاط الطيران الداخلي الذي يميل تقليدياً نحو الاحتكار الذي يهدف الى حماية السوق الوطنية أي تقييد حرية النقل الجوي.

ان هذه القيود قد اثارت العديد من الاسئلة بالنسبة للباحثين والمنظمات الدولية العامة التي تتبنى السياسات الحرة. و في ١٩٦٠ قد ظهرت اختلافات حقيقية بين الباحثين الذين دأبوا على تنظيم النقل الجوي الامريكي بدافع الخشية من المنافسة التي تؤدي الى الاحتكار و عدم الامن و قلق في ما يتعلق بخدمة النقل الجوي للمدن الصغيرة او الاسواق غير المربحة. فيرى الباحثين ان هذه الاسئلة يمكن الاجابة عليها في اطار

السياسات الوطنية، ففي الولايات المتحدة ان قانون الطيران الاتحادي لعام ١٩٥٨ قد قام بتحرير النقل الجوي الذي يهدف الى الغاء او تخفيف قيود التسويق و بالتالي الاحتكارات القائمة^٣. كذلك ان بعض الدراسات الاقتصادية تخشى من التدخل الحكومي في تحديد العرض و الطلب و الأسعار فذلك يؤدي الى عدم الكفاءة و زيادة الاسعار و تقييد المستخدمين فتحرير النقل يؤدي الى عكس ذلك.

ان الولايات المتحدة الامريكية قد فتحت الطريق اما تحرير النقل الجوي بإزالة القيود امام السوق المحلية لصالح الشركات الامريكية و استثناء الشركات الاجنبية. و قد اثبتت الدراسات التحليلية ان تحرير النقل الجوي قام ساهم بشكل فعال في تحسين الاقتصاد في الولايات المتحدة. لذلك ان بعض المؤسسات الدولية تتمتع بطابع حرية التجارة و تحريرها من القيود مثل منظمة التجارة العالمية و منظمة التعاون و التنمية و استندت في ذلك على تحرير الشركات الامريكية و الاتفاقية الثنائية الحرة بين المملكة المتحدة وهولندا على التحرير التدريجي للسوق المحلي في المملكة المتحدة.

بدايةً ان تحرير النقل الجوي يركز في بلدان المركز اي ما يسمى بالدول المتقدمة لأنها تمثل الجزء الأكبر من سوق الطيران من حيث مستوى العرض و شركات الطيران و الخطوط و الركاب و تسيطر بحكم الأمر الواقع أو بحكم القانون على المؤسسات الدولية في هذا المجال.

ومع ذلك فإن منظمة التجارة العالمية ذات طابع أكثر عالمية فبالرغم من ان خدمات النقل الجوي الأساسية من حقوق النقل والخدمات ذات الصلة مباشرة لحركة المرور قد تم استبعادها من الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات (الجاتس) إلا ان منظمة التجارة العالمية تجري بصورة منتظمة اختبارات على الخدمات الجوية من أجل النظر في تطبيق اتفاقية الجاتس على هذا القطاع، فهذا من شأنه أن يمهد الطريق لتحرير الخدمة الجوية بصورة كبيرة عندما يتم توقيع أكثر من ١٤٠ دولة على اتفاقية الجاتس^٤.

و في الوقت نفسه فقد لوحظ أن العديد من البلدان الطرفية قد وقعت العديد من اتفاقيات الطيران الثنائية الحرة. و قد اشارت منظمة التجارة العالمية بأن الولايات المتحدة قد وقعت قبل بضعة سنوات 59 اتفاقية للأجواء المفتوحة (السماء المفتوحة) و كان جزء من هذه الاتفاقيات مع البلدان الفقيرة مثل بوركينافاسو وغانا وهندوراس و بدوره قد

وقع المغرب اتفاقية طيران حرة مع الاتحاد الأوروبي في كانون الاول ٢٠٠٦. فهذه الاتفاقيات الحرة بين الدول أو مجموعات من الدول التي تعتبر متباينة جداً من الناحية الاقتصادية غالباً ما يبرره التقدم الاقتصادي الذي سيسمح في رفع مستوى التنمية في الدول النامية.

بالإضافة إلى التنفيذ التدريجي لتحرير النقل الجوي في ما يسمى الدول المتقدمة (التحرير في أمريكا الشمالية و أوروبا والولايات المتحدة و الاتحاد الأوروبي الخ) فأنا نشهد بدايات ما يمكن أن يكون في نهاية المطاف توسع أكثر عمومية في القواعد الحرة في البلدان النامية. فإذا كان الأدب العلمي يزخر بالعديد من الأبحاث على ديناميكيات تحرير النقل الجوي في بلدان المركز فان هناك عدد ضئيل من الابحاث تركز على تحرير النقل الجوي في الدول الطرفية و شبة الطرفية (الفقيرة و شبة الفقيرة)٦.

مشكلة البحث : هل يحقق تحرير النقل الجوي فائدة لتنمية الدول النامية التي تكون في موقف ضعيف من حيث النقل الجوي و القدرة الاقتصادية؟ لاسيما ان عدم التعادل بين شركات دول المركز و شركات الدول الطرفية من حيث القدرة التجارية يطرح مشكلة التنافس بين منتجي العروض الجوية مما.

فرضية البحث: يجب التحقق من الفرضية التي تقضي بان تحرير النقل الجوي يؤدي تلقائياً إلى التوسع الكمي والمكاني وتتيح للبلدان الفقيرة اندماج أفضل في النظام العالمي. فهذه الفرضية قد تم المحافظة عليها و تكررت مراراً لكن لم يتم التحقق منها إلا بصورة نادرة.

هدف البحث : ان الهدف من هذا البحث هو تسليط الضوء على جغرافية تحرير النقل الجوي وتحليل المقاييس التي بموجبها يساهم هذا التحرير في تطوير الخدمات الجوية بين ما يسمى بالدول المتقدمة والنامية. حيث ان قوة السوق المتفاوتة بين شركات دول المركز و شركات الدول الطرفية يطرح مشكلة المنافسة في العرض الجوي بين شركات الخطوط الجوية حيث ان هذا البحث يهدف الى سد هذه الفجوة.

منهجية البحث: للإجابة على فرضية البحث فقد تم تقسيم البحث الى مايلي:
تصنيف لاتفاقيات النقل الجوي لفرز الاتفاقات الحرة و جغرافية المجال الجوي المحرر من

أجل تحليل التطورات و مساهمة تحرير النقل الجوي في تحسن الخدمة في الدول الفقيرة و أخيراً إعادة توزيع السوق بين الشركات.

١. تصنيف اتفاقيات النقل الجوي

في البداية كان لابد من التعرف على الاتفاقيات المتعلقة بحرية الخدمات الجوية، لذا فقد اعتمدنا على تصنيف جديد نسبياً الذي اقترحه منظمة التجارة العالمية. فان احصاء الاتفاقيات يتم من قبل منظمة الطيران المدني بشرط ان تصلها معلومات فعلية من قبل الدول مما ادى بمنظمة الطيران المدني الدولي الى وضع قاعدة بيانات عالمية لاتفاقيات النقل الجوي. و بطريقة قياسية فقد تم ترميز أكثر من ٢٢٠٠ اتفاقية على الخدمة الجوية بين ١٨٤ دولة إلا انها ليست شاملة وتحتوي اتفاقيات منتهية قد حل محلها اتفاقيات متعددة الأطراف و لكنها تعد مصدر رسمي يغطي 70٪ من حركة المرور الدولي المنتظم. و علي هذا الاساس ان منظمة التجارة العالمية قد أنجزت تصنيف لاتفاقيات النقل الجوي تبعاً لدرجة التحرر (حرية النقل الجوي) بالاستناد على حريات الجو المتفق عليها (الخامس والسابع والتاسع) والقيود او الحريات المتعلقة بالقدرة (عدد رحلات و / أو المقاعد) و جنسية أصحاب الشركات و تعيين شركات الطيران المسموح لها بالطيران الخ. وقد حددت منظمة التجارة العالمية سبعة أنواع رئيسية من الاتفاقيات الثنائية بلغ مجموعها 1424 حالة منها نوع ليبرالي مطلق طبقاً له ان الاتفاقيات المتقابلة تقدم فيما لا يقل عن الحرية الخامسة لاستعمال الجو و القدرة المختارة و تعيين شركات الطيران المتعددة و التسعير. ان الاتفاقيات على الخدمة الجوية الحرة بلغت ٦٩ اتفاقية طبقاً للتقرير الذي نشرته منظمة التجارة العالمية في ٢٠٠٦. ومع ذلك ان هناك تحديث متوفر على موقع منظمة التجارة العالمية يتضمن 82 اتفاقية ثنائية حرة ليصبح المجموع دون تغيير، مما يعني أن بعض الاتفاقيات تم إعادة تصنيفها فبقى بذلك على أساس القائمة السابقة.

ان منظمة التجارة العالمية قامت ايضاً بتصنيف الاتفاقيات متعددة الاطراف على الخدمات الجوية طبقاً لمنهجية مماثلة فقد صنفت ١٣ اتفاقية مصادق عليها و ٧ اتفاقيات في مرحلة التصديق. و طبقاً لمنظمة التجارة العالمية ان هناك العديد من الاتفاقيات متعددة الاطراف تكون حرة مطلقة في حين تكون غالباً ما تفتقر إلى تنفيذها الفعلي. و تجدر الاشارة الى ان الاتفاقيات ثلاثية الاطراف قد جعلت بعض الاتفاقيات ثنائية الاطراف

منتهية الصلاحية. ومع ذلك ان هذا التوجه لا يغير وجهة نظر تحليلنا لديناميكيات الخدمات الجوية لأننا عزلنا البلدان التي تتأثر باتفاقيات حرة، سواءاً كانت حرة ثنائية أو متعددة الأطراف.

١.١. عرض الطيران

لقد اعتمدنا على البيانات المعدة من قبل شركة معلومات النقل الجوي (OAG) التي تقوم بوصف العرض الجوي بشكل كامل و مفصل اذ توجد قاعدة بيانات للسنوات من ١٩٩١ الى ٢٠١٠ التي تغطي تقريباً كل فترات تحرير النقل الجوي الدولي. فالتحليل قد تم اجراءه على مستوى المعاهدات الثنائية للدول عن طريق حساب التطورات الناتجة عن عدد المقاعد المعروضة، فهذا المتغير يعمل على قياس حجم السوق بخلاف عدد الرحلات. حيث تجدر الاشارة الى ان هذا المقياس (عدد الركاب) لم يكن محل دراسة فالأمر يتعلق بقطاع تنافسي، فمن الصعوبة بمكان الحصول على هذه المعلومات إلا في حالة كون الارقام كلية او غير مكتملة. و كذلك لقد قمنا بإدماج المطارات المتعددة للتكتلات الحضرية نفسها.

٢.١. الترتيب العالمي للدول

لقد قمنا بتصنيف الدول حسب تلك التي تتمتع بهيكل طرفي و التركيز على علاقات التبعية و الهيمنة بين الاقاليم كجزء من الرأسمالية العالمية بالمقارنة مع الدول ذات هيكل مركزي، فالدول ذات الهيكل الطرفي يمكن فهمها كتلك الدول التي لم تعرف تطور رأسمالي خاص و مستقل، لكنها تقع في الوقت الحاضر تحت سيطرة الرأسمالية الخارجية. لكن المبدأ يبقى ذات صلة لفهم الواقع حيث ان الهيكل الطرفي العالمي يبقى مستقر نوعاً ما مع مرور الوقت عدا بعض الدول مثل كوريا الجنوبية التي التحقت بالدول ذات الهيكل المركزي. ان هذا المنظور يبرر من خلال تساؤل بحثنا الذي يهدف الى تحديد اطار فائدة تحرير النقل الجوي للدول التي تكون في موقف ضعيف من الناحية الاقتصادية و النقل الجوي. لهذا قمنا بالاستعانة بالناتج المحلي الإجمالي لكل بلد ٨ إلا انه لا يعكس علاقات الهيمنة و التبعية الذي سوف نكملة في بحثنا هذا عن طريق مؤشر تحكم الكتروني الذي يستند على قطاع الكيمياويات باستثناء الطاقة و الادوات و المكائن و صناعة ادوات النقل للصادرات المعروفة من خلال قاعدة بيانات الحسابات المتجانسة

للتجارة و الاقتصاد العالمي المعدة من قبل مركز الدراسات المستقبلية و المعلومات الدولية و تغذيها مصادر مرتبطة بالمؤسسات الدولية ٩. فهذا يسمح على سبيل المثال بعدم اعتبار مركز البلد الذي يتمتع بمركز عالي من دخل الفرد بالاعتماد على تصدير النفط لكنه غير مسيطر من الناحية التكنولوجية.

فقد تم تحديد أربعة أنواع من الدول على النحو الآتي:

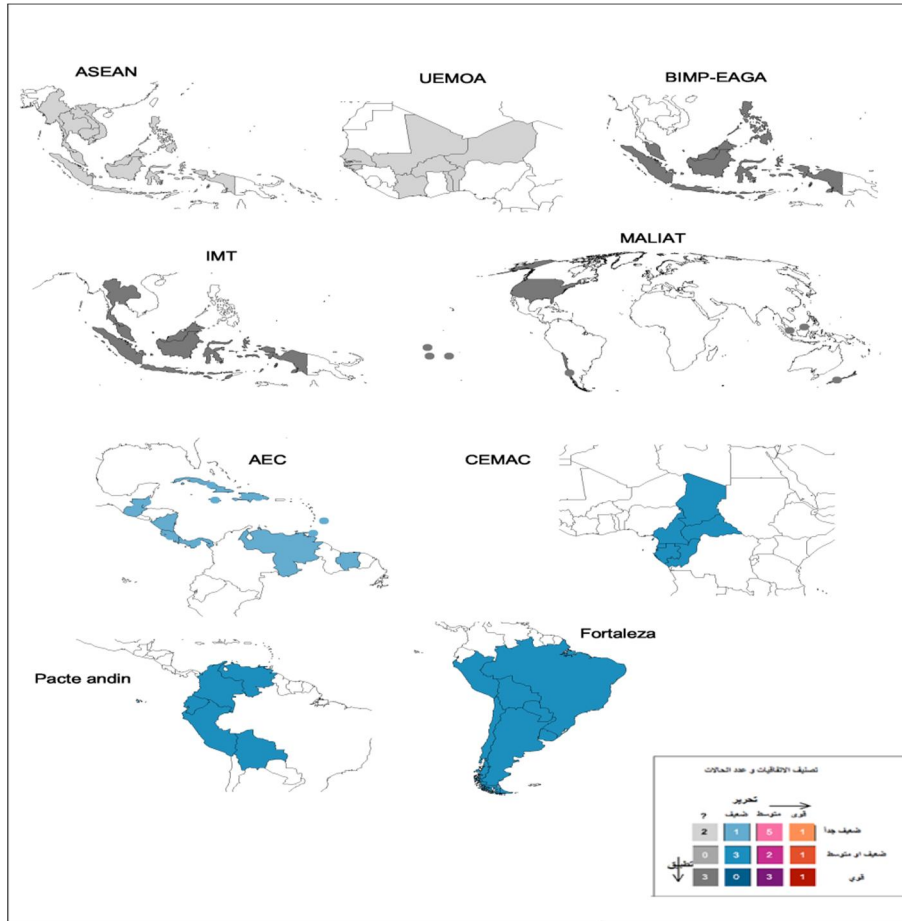
- نوع C البلدان ذات الناتج المحلي الإجمالي / الفرد عالي والخبرة التكنولوجية العالية وعادة ما تشكل بلد مركزي مثل الولايات المتحدة، اليابان، ألمانيا، الخ.
- نوع P على العكس من ذلك، فإن البلدان ذات الناتج المحلي الإجمالي / للفرد منخفض وانخفاض الخبرات التكنولوجية فأنها تعد من البلدان الطرفية مثل افريقيا، والكثير من أمريكا اللاتينية، ومعظم آسيا والمحيط الهادئ وما إلى ذلك.
- نوع A الدول الغنية ذات الناتج المحلي الاجمالي الفرد عالي أو عالي نسبياً ولكن مع امكانية تكنولوجية منخفضة و التي تكون من الدول المنتجة للنفط مثل قطر، بروناي دار السلام و العراق، وما إلى ذلك و الدول الغربية التي تعتمد اعتماداً كبيراً على القطاع الأولي ١٠ مثل أيسلندا، نيوزيلندا.
- نوع I حالة وسط تقابل على وجه الخصوص ما يسمى نصف طرفية. و تفادياً لأي التباس سوف نأخذ بعين الاعتبار الاتفاقيات الثنائية التي تربط من النوع C بالنوع P ، و بما ان العراق يقع في المجموعة A فأننا سوف نشير فقط للاتفاقيات الخاصة بالنقل الجوي و الاستفادة من تجارب الدول الاخرى.

٢. جغرافية المجال الجوي الحر

ان خريطة الاتفاقيات الحرة (الشكل ١) يظهر بوضوح بان هناك بلدين تستقطب وحدها هذا النوع من الاتفاقيات و التي تتمثل بالولايات المتحدة التي عقدت (57) اتفاقية ونيوزيلندا التي عقدت (١٧) اتفاقية، فهذان البلدان قد قاما بإبرام ٧٣ اتفاقية ثنائية حرة من اصل ٨٢ قد تم احصائها ١١. فهذا البلدان قد عرفا بميزة سياسة التجارة الحرة إلا ان هناك العديد من البلدان الأخرى تعتمد التجارة الحرة دون توقيع اتفاقيات الطيران الحرة. اما بالنسبة للولايات المتحدة فيمكن أن نفترض أن الاتفاقيات الموقعة هي نتيجة منطقية لدولة ذات قوة سوقية مهمة بالنسبة للشركات ولكن مع مشاكل المنافسة و /

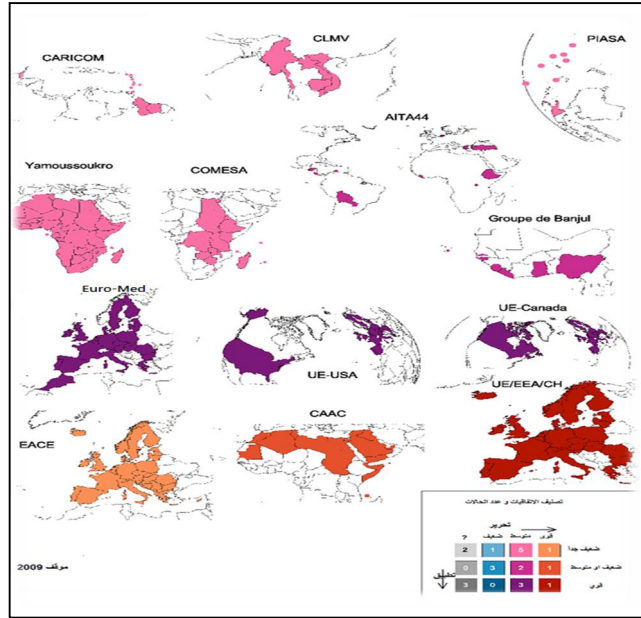
أو الإفراط في قدرة البلاد مما يجعل من المفيد إمكانية للتوسع في الأسواق الدولية وعلاوة على ذلك ان توقيع الاتفاقيات مع الدول الفقيرة بشكل خاص (غانا وبنين وجامايكا، الخ) يشبه لعبة السلطة الدبلوماسية لصالح الأقوى. و فيما يتعلق بنيوزيلندا فان توقيع اتفاقيات الطيران الحرة يعد جزءا من سياسة أوسع من توقيع اتفاقيات تهدف الى تحرير التجارة. وبالإضافة إلى ذلك فإنه من المناسب أن نتساءل فيما اذا كان عدد الاتفاقيات الحرة الموقعة تعد انفتاحاً لهذا البلد الذي يقع في نهاية العالم بالمقارنة مع ما يسمى غيرها من البلدان المتقدمة باستثناء أستراليا.

(شكل ١) الاتفاقيات متعددة الاطراف للنقل الجوي ١٢



المصدر: OMC

(شكل ٢) الاتفاقيات متعددة الاطراف للنقل الجوي



المصدر: OMC

وفيما يتعلق بالاتفاقيات متعددة الاطراف فان معظمها تتصل بالتجمعات الإقليمية التي تضم عدة اقاليم أو قطعة من المجموعات الإقليمية أحادي القاري (أي تنتمي الى قارة واحدة) الشكل (١ و ٢) حيث ان الاتفاقيات تضم بلداً يقع في عدة قارات. و بشكل عام ان الاتفاقيات متعددة الأطراف لها ميل منخفض إلى أن تكون حرة و مطبقة على ارض الواقع لكن هذه الاتفاقيات عندما تكون حرة او معتدلة و في نفس الوقت قد وضعت موضع التطبيق فأنها لا تتعلق بمجاميع البلدان المركزية او نصف طرفية و الاستثناء الوحيد في هذا الصدد هو الحال بالنسبة للاتفاقية المبرمة بين الاتحاد الأوروبي والمغرب التي عانت من التأخير لعدم التصديق عليها من قبل الدول الأعضاء و ان تنفيذها قد تم على مرحلتين.

٣- مساهمة تحرير النقل الجوي في تحسن الخدمة في الدول الفقيرة

استناداً الى المعايير الواردة في الفقرة ٢.٣ و النتائج الواردة في الفقرة ٣.٣ نجد ان الاتفاقيات الجوية الحرة قد غطت على سوق النقل الجوي و تشمل بلداناً من المركز و

أخرى طرفية تعنى ب ٢٧ بلدا مرتبط باتفاقية تتعلق بشكل منهجي بالولايات المتحدة. ويبدو انه من السابق لأوانه تقييم تطور العرض بين المغرب والاتحاد الأوروبي ١٣ في حين احتلت نيوزيلندا من البلدان الغنية نوع (A) بدلاً من بلد مركزي من نوع (C). و بما ان التوقيع على هذه الاتفاقيات قد تم في عام ١٩٩٦ فان قياس تطورات العرض الجوي يتم خلال الفترة الممتدة من ١٩٩٥-٢٠١٠.

١.٣. تطور حجم العرض الدولي

بالنسبة للبلدان المرتبطة باتفاقية التي شملتها الدراسة وجدنا ان العرض في عدد الرحلات والمقاعد قد تضاعف خلال ١٥ عاماً (الجدول ١). ومع ذلك فإن هذا التطور يكون بالنسبة للبلدان المرتبطة باتفاقية التي تنطوي على بلدان طرفية و اخرى عدا الولايات المتحدة مغطاة مسبقاً عن طريق الاتفاقيات الجوية الثنائية المقيدة (غير حرة). وبعبارة أخرى ان تحرير سوق الطيران بين الولايات المتحدة والبلدان الطرفية المختلفة لم يؤدي الى زيادة حركة المرور أعلى مما كان متوقفاً.

وعلاوة على ذلك، على الرغم من الاتفاقيات الحرة الموقعة، ان هناك فقط 15 من 27 دولة من البلدان الطرفية قد انتفعت فعلاً من العرض الجوي مع الولايات المتحدة في كانون الثاني 2010 (ثلاثة اضعاف أكثر مما كانت عليه في 1995) اي هناك ١٢ اتفاقية لم تطبق لحد الان.

(جدول ١) مقارنة التطور من حجم المعروض الدولي

عدد المقاعد		عدد الرحلات				
النسبة المئوية	كاتون الثاني ٢٠١٠	كاتون الثاني ١٩٩٥	النسبة المئوية	كاتون الثاني ٢٠١٠	كاتون الثاني ١٩٩٥	
1.8	776 246	438 485	2.1	٤٦٧٧	٢٢٧٢	البلدان المرتبطة باتفاقية ثنائية المركزية و الطرقية
2.3	9 003 792	3 901 211	2.5	٤٨٩٨٥	١٩٨٨	الرحلات الجوية الدولية من البلدان الطرقية
2.1	١٠٨٩٩٩٤٤٤	٥٢٧٩٣٠٨٨	1.9	٦٨٢٤٠٤	٣٥٦٨٩٢	الرحلات الجوية الدولية في كافة انحاء العالم

المصدر: (DSAC)

٢.٣. التنوع الجغرافي لعرض الطيران

في كانون الثاني ١٩٩٥ كان هناك ٣٧ مدينة مرتبطة باتفاقية ثنائية و متصلة بواسطة الخطوط الجوية بين الولايات المتحدة و بلدان محل الدراسة هنا و بعد خمسة عشر عاماً نجد أنه تمت المحافظة على 31 مدينة مرتبطة باتفاقية و ٦ قد اختفت و خلقت 71 أخرى. و أخيراً قد تم ربط ١٠٢ مدينة بأخرى عن طريق اتفاقيات ثنائية في كانون الثاني ٢٠١٠ أي تضاعف بنسبة ٢.٧٥. و لذا نحن نشهد تنوع جغرافي كبير عن طريق ابرام الاتفاقيات مع الولايات المتحدة الامريكية بدول و مدن اخرى تقع في قارات مختلفة.

٣.٣. البلدان المنتفعة من عرض التحرير الجوي

ان (الجدول ٢) يميز تطور العرض في الدول المرتبطة باتفاقية ثنائية محل الدراسة طبقاً لأصول شركات الطيران فنجد ان هناك اتجاهات متباينة من بلد الى اخر. اذ هناك دول طرفية قد قامت بزيادة العرض في شركاتها مثل بنما والسلفادور وشيلي وما إلى ذلك و توجد بالمقابل حالات عكسية فعرض شركات البلدان الطرفية قد ينخفض او يختفي تماماً. و ما عدا هذا التنوع ان التطور الكلي، اي بالنسبة لجميع البلدان المرتبطة باتفاقية ثنائية، يعطي الشركات الامريكية مكاسب كبيرة حيث ان عروضهم تجاوزت الضعف في حين ان عرض الشركات في البلدان الطرفية لم ينمو إلا بنسبة ٣٠% حسب (الجدول ٢).

ان تطور العرض من قبل الشركات من دول العالم الثالث هي أيضا مهمة (اكثر من ٨٠%) على الرغم من أنه لا يوجد في الواقع سوى حالتين. و فيما يتعلق بعرض السنغال - الولايات المتحدة فان هناك رحلات جوهانسبرغ -نيويورك التي تديرها الخطوط الجوية لجنوب أفريقيا و تقوم بتوقف في داكار. اما الخطوط الجوية لجنوب أفريقيا فهي واحدة من عدد قليل من الشركات الأفريقية التي تعد قوية نسبياً فقامت بتشغيل طائرة ايرباص A340-600 في رحلتها الى نيويورك مما سمح لها بتنفيذ هذه الرحلة بصورة مباشرة. ومع ذلك فإن المرونة (المسافة الإضافية المحتملة) تكون محدودة اذ تقدم داكار إمكانية نقل لا يمكن تجاهلها نظراً لوجود مكاتب إقليمية مختلفة للمنظمات الدولية مثل اليونيسيف واليونسكو ومنظمة الطيران المدني الدولي، الخ في العاصمة السنغالية. اما الحالات

مساهمة تحرير النقل الجوي في تنمية الدول النامية..... (٥٢٣)

الأخرى فتتعلق برحلة ميامي -ليما أو ميامي -ليما -سانتياغو التي تديرها الشركة التشيلية لان للخطوط الجوية.

(جدول ٢) تطور العرض الجوي ما بين شركات الولايات المتحدة وشركات العالم

الثالث

الشركات الأخرى			شركات البلدان الطرفية			الشركات الأمريكية			العرض الكلي			البلدان
النسبة المئوية	2010	1995	النسبة المئوية	2010	1995	النسبة المئوية	2010	1995	النسبة المئوية	2010	1995	
0.0	0	0	1.6	17548	10767	1.1	21421	19570	1.3	38969	30337	شيلي
0.0	0	2923	4.7	47158	10013	2.2	30723	13681	2.9	77881	26167	السلفادور
0.0	0	0	0.0	0	2610	=	5302	0	2.0	5302	2610	غانا
0.7	7300	10445	0	0	0	2.1	34947	16428	1.6	42247	26873	هونديروس
=	0	0	0.1	598	6900	=	0	0	0.1	598	6900	اندونيسيا
=	0	0	0.6	44850	72180	1.7	116433	67539	1.2	161283	639719	جمليكا
=	0	0	=	8928	0	=	964	0	=	9892	0	الأردن
=	0	0	1.3	7254	5576	=	0	0	1.3	7254	5576	المغرب
1.0	6414	6387	0.0	0	3875	3.7	25980	7095	1.9	32394	17357	نيكاراغوا
=	0	0	=	2790	0	=	0	0	=	2790	0	بلجيكا
0.0	0	2913	6.7	34565	5175	2.0	44574	22258	2.6	79139	35346	بنما
4.6	28261	6088	0.0	0	15213	1.8	32926	18403	1.5	61186	39704	بيرو
=	4076	0	1.8	8928	4836	2.1	225604	105402	2.2	238608	110238	جمهورية الدومينيكان
4.5	9827	2208	=	0	0	=	2210	0	5.5	12037	2208	السندل
=	0	0	=	6665	0	=	0	0	=	6665	0	نيلندا
1.8	55878	30964	1.3	179284	137145	2.0	541084	270376	1.8	776246	438485	الكلي

المصدر: (DGAC)

4. إعادة توزيع السوق بين الشركات

ان تأثير تحرير النقل الجوي يتركز بتعزيزه المنافسة و لإثبات ذلك ينبغي علينا الاستعانة بمؤشرين. اذ من السهل علينا معرفة عدد الشركات العاملة في سوق معينة يعد امراً سهلاً لكن الامر يعد صعباً عندما نريد معرفة توزيع السوق على شركات النقل الجوي. و لمعرفة المواقف السائدة لقد استعنا بالمؤشر الذي يدعى انتروبي entropy المقترح من قبل فرنكين (Frenken) ١٤ الذي يكون بالصيغة التالية:

$$E = -\sum_{i=1}^n x_i \log x_i$$

حيث ان n هو عدد من الشركات و xi تشير الى حصة السوق لكل منها على أساس عدد المقاعد المتاحة. فعلى طريق معين فان E يساوي ٠ اذا كان في السوق شركة طيران واحدة فقط و تساوي لوغاريتم عدد الشركات الحالية في حالة التوزيع المتساوي

للسوق إلا ان النسبة تبلغ ١ في حالة توزيع متساوي للسوق بين ١٠ شركات متنافسة فعلى الاغلب ان الانتروبي يكون ٠,٣٠١ للتوزيع المتساوي للعرض بين شركتين او ٠,٤١٥ للتوزيع المتساوي بين ثلاثة شركات.

(جدول ٣) متوسط عدد الشركات العاملة حسب مؤشر انتروبي

طريقة انتروبي			العدد المتوسطة للشركات			البلدان
الاختلاف	٢٠١٠	١٩٩٥	الاختلاف	٢٠١٠	١٩٩٥	
-0.512	0.052	0.565	-2.6	1.4	.0٤	شيلي
-0.177	0.084	0.261	-0.7	1.7	2.4	السلفادور
0.000	0.000	0.000	0.0	1.0	1.0	غانا
-0.177	0.071	0.248	-0.6	1.4	2.1	هوندرابوس
0.000	0.000	0.000	0.0	1.0	1.0	اندونيسيا
-0.245	0.071	0.316	-0.6	2.0	2.6	جمايكا
	0.020			1.5		الاردن
0.000	0.000	0.000	0.0	1.0	1.0	المغرب
-0.351	0.134	0.485	-1.5	2.1	3.6	نيكاراغوا
	0.000			1.0		باكستان
-0.252	0.079	0.331	-2.0	1.5	3.5	بنما
-0.392	0.089	0.481	-2.2	1.6	3.8	بيرو
-0.220	0.087	0.307	-0.4	2.8	3.1	جمهورية اللومنيكان
0.000	0.000	0.000	0.0	1.0	1.0	السنغال
	0.000			1.0		تايلندا
-0.256	0.077	0.334	-0.9	2.0	2.9	الكلبي

المصدر: (DGAC)

و بهذا ان المؤشرات المحسوبة تتقارب في اتجاه منافسة أقل اي انخفاض في متوسط عدد الشركات العاملة في نفس الخط و انخفاض متوسط الانتروبي للخطوط حسب الجدول ٣ فهناك تحليل أكثر تفصيلاً يذهب الى أن هذا الاتجاه يعكس اتجاهين:
 - أولاً، ان من بين الخطوط التي يتم الاحتفاظ بها على مر الزمن بحكم الأمر الواقع للاحتكارات فتقوم بتشغيلها شركة واحدة هو خط (نيويورك - داكار، هيوستن -

مونتيغو باي، وما إلى ذلك)، في حين ان في الخطوط الأخرى ان الانترنتي شهد عادة تناقص لا زيادة، اي ان توزيع المقاعد بين الشركات يصبح أكثر تفاوتاً مما يؤدي الى ضعف المنافسة. و في بعض الحالات تحدث احتكارات فعلية جديدة بسبب انسحاب شركة أو أكثر فعلى سبيل المثال الخطوط بين لوس- المجلس وليما بين هيوستن وتيغوسيغالبا في هندوراس أو بين ميامي وبويرتو بلاتا في جمهورية الدومينيكان.

ثانياً، من بين 71 خط التي تم إنشاؤها بين عامي ١٩٩٥ و ٢٠١٠ ان 49 منها تشكل احتكاراً سواءاً ان الوقت يكون غير كاف للمنافسة أو ان السوق صغير جدا لإفساح المجال لأكثر من مشغل واحد.

ملخص البحث

يهدف هذا البحث الى تحليل مسألة التأكيد على ان تحرير النقل الجوي في البلدان الطرفية من شأنه تحسين خدماتها الجوية، وبالتالي الربط بينها وبين النظام العالمي. و لتحقيق هذه الغرض لقد قمنا بتحليل عدد من الاتفاقيات الحرة بين الدول الطرفية و دول المركز و بيان تأثيرها على عرض النقل الجوي. و حصيلةً لهذا التحليل لقد ظهرت لنا نتائج متباينة، فقد زاد العرض الجوي في هذه الدول و لكن بنسبة اكبر مع الولايات المتحدة الامريكية و اقل مع دول اخرى من جانب. و من جانب اخر شهدنا ازدياد عدد كبير في خدمة النقل الجوي لعدد من الدول المرتبطة باتفاقية تناثية.

Abstract

This research aims to analyze the issue to emphasize that the liberalization of air transport in the peripheral countries would improve air services, and thus linking them to the global system. To achieve this purpose, we have analyzed the number of free agreements between the peripheral countries and the Central Powers and the statement of its impact on the display of air transport. And the outcome of this analysis have emerged us mixed results, the air supply has increased in these countries, but the biggest up with the United States and other countries with less of the side. On the other hand we have seen an increase in the large number of air transport for the pairs of cities service.

الاستنتاجات.

و في نهاية بحثنا هذا قد استنتجنا ما يلي:

- في سياق عوامة الاقتصاد نظراً للعلاقة الايجابية بين البلدان على صعيد الناتج المحلي الإجمالي و خدمة النقل الجوي فان الاندماج في النظام العالمي أصبح ذات أهمية متزايدة.
- المنافسة القوية بين شركات دول المركز و شركات الدول الطرفية في العرض الجوي.
- هناك زيادة في حجم العرض أقل من تلك التي لوحظت في الأسواق غير المحررة و في المقام الأول لصالح شركات الولايات المتحدة الامريكية و زيادة التغطية الجغرافية و لكن انخفاض المنافسة لصالح الشركات التي هي أكثر من ذي قبل في مركز مهيمن.
- ان النتائج الأولية تشير إلى حد ما بأن التحرير يؤدي بالضرورة إلى النمو والمنافسة لكن يجب اجراء المزيد من التحليلات اللاحقة التي تهدف إلى فهم الوضع بشكل أفضل والتي يمكن استخلاصها عدة فرضيات بالمقارنة مع التحرير داخل الأوروبي و خارجها.
- ان اتفاقيات النقل الجوي الحرة بين بلدان المركز و البلدان الطرفية تنخفض في مسافات الطيران اكثر من ٣٠٠٠ كم، فحتى في عصر العوامة او العالم قرية صغيرة إلا الدول المتقدمة قد وسعت من حجم التبادل التجاري في النطاق داخل اكثر مما عليه الحال على مستوى الدولي او بين القارات، لذلك ان الشركات لم تسرع لفتح خطوط جوية في هذا النطاق.

التوصيات: ان هناك مسار للبحث يمكن ان تقترح:

- نوصي منشاء الطيران المدني العراقية بإبرام او التصديق على الاتفاقيات المتعلقة بتحرير النقل الجوي على المستوى الاقليمي او الدولي لان ذلك من شأنه ان يشجع على التجارة الدولية و الانفتاح على العالم الخارجي.

قائمة المصادر والمراجع

- 1- Cattan N., "Le monde au prisme des réseaux aériens", 2004, Flux, 58.
- 2- Eberlein B., L'État régulateur en Europe, Revue française de science politique, 1999.

- 3- F. Dobruszkes, Libéralisation et desserte des territoires: le cas du transport aérien européen, PIE, 2007.
- 4- Gaudry M., Mayes R. (dir), La libéralisation du transport aérien, bilan et perspectives, Paris, 2002, ITA.
- 5- Grard L., Les accords de ciel ouvert. Vers un ordre juridique aérien international 'postbermudien'. Bientôt un ordre juridique 'post-libéral', Revue Française de Droit Aérien et Spatial, 2004.
- 6- La direction de la Sécurité de l'Aviation civile (DSAC)
- 7- Marc Gaudry et al. , La libération du transport aérien. Bilan et perspectives, Editeur :ITA, 2004.
- 8- Morphologie et trafic des lignes aériennes pendant la décennie 1990 (DGAC).
- 9- Morphologie et trafic des lignes aériennes pendant la décennie 1995 (DGAC).
- 10- OMC, Le commerce international des services de transport aérien, évolution récente et questions de politique, in Rapport sur le commerce mondial 2005, partie III.B.
- 11- OMC, Deuxième examen de l'annexe sur les transports aériens, évolution dans le secteur des transports aériens (troisième partie), Conseil du commerce des services, Note du Secrétariat, document S/C/W/270/Add.2. 2007.
- 12- WTO, https://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/gatsqa_f.htm.
- 13- INSEE, <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1365>.
- 14- CEPII, http://www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=17.

هوامش البحث

- 1- Marc Gaudry et al . 2002, La libération du transport aérien. Bilan et perspectives, ITA, p. 3.
- 2- Grard L., Les accords de ciel ouvert. Vers un ordre juridique aérien international 'postbermudien'. Bientôt un ordre juridique 'post-libéral', Revue Française de Droit Aérien et Spatial 58, 2004, pp. 267-280.
- 3- ينظر الموقع الآتي:
- 4- https://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/gatsqa_f.htm
- 5- Eberlein B., L'État régulateur en Europe, Revue française de science politique, 1999, 208.

- ٦- ان الجغرافيين قد استخدموا مفهوم بلدان المركز و البلدان الطرفية منذ عام ١٩٨٠ و تحديدا من قبل الجغرافي الفرنسي الان رينو. و يقصد بالبلدان الطرفية هي البلدان النامية التي تتعلق اقتصاديا ببلدان المركز أي الدول المتقدمة.
- 7- Cattan N., “Le monde au prisme des réseaux aériens”, Flux, 2004, 58, pp. 32-43.
- ٨- ينظر الموقع الاتي
<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1365>.
- ٩- ينظر الموقع الاتي
http://www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=17.
- ١٠- يشمل القطاع الأولي جميع الأنشطة التي تتكون من استغلال الموارد الطبيعية مثل الزراعة ومصايد الأسماك والغابات والتعدين و البترول.
- 11- Gaudry M.,Mayes R.(dir), La libéralisation du transport aérien, bilan et perspectives, paris, 2002, IT,P.312.
- ١٢- تشير الالوان في مفتاح الخريطة للشكلين ١ و٢ الى التدرج من الضعف الى القوة في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتحرير النقل الجوي للدول. اذ ان درجة التحرير تستند على مؤشر مركب. فيكون تطبيق الاتفاقية التطبيق ضعيف جداً عندما لا يصادق على الاتفاقية او ان الاتفاقية لم تغير من الواقع و يكون التصديق ضعيف او متوسط عندما لا يؤدي تصديق الاتفاقية إلا الى تنفيذ محدود و يكون قوي عندما يؤدي التصديق الى تنفيذ فعال للاتفاقية من قبل الدول الموقعة.
- 13- Cattan N. (2004), op. cit, pp. 32-43.
- 14- F. Dobruszkes, Libéralisation et desserte des territoires: le cas du transport aérien européen, PIE, 2007, p.103.