

المؤتمر العلمي السنوي الثالث عشر  
لكلية الحقوق – جامعة المنصورة



## الجوانب القانونية والاقتصادية للأزمة المالية العالمية

في الفترة من ١ – ٢ إبريل ٢٠٠٩  
بقاعة السنهورى بكلية الحقوق – جامعة المنصورة

بمحت بعنولان

الأزمة المالية العالمية وآثارها على شركات الطيران العربية

إعرارو

أ/ عبد الله محمد عبد الرحمن

خبير النقل الجوى ونائب رئيس لجنة النقل الجوى  
بالهيئة العربية للطيران المدنى  
جامعة الدول العربية ومدير عام الإتفاقيات  
سلطة الطيران المدنى المصرى

بدأت بعض شركات الطيران العالمية تعلن عن التأثير السلبي للأزمة المالية والإقتصادية عليها (\*) فقد أعلنت كل من شركة أميركان إير لاينز ويوناييتد إير لاينز أنهما توقعان خسائر كبيرة خلال هذا العام بالإضافة إلى ما تكبدته من خسائر خلال العام المنصرم نتيجة لإرتفاع أسعار الوقود الأمر الذي سيترتب عليه تسريح عدد من العاملين بهما وإيقاف التشغيل إلى عدد من النقاط في جدول الطرق الجوية.

بالإضافة إلى هاتين الشركتين الأمريكيتين فقد أفصحت الخطوط الجوية البريطانية بأنها سجلت خسارة قياسية في الربع الأخير من عام ٢٠٠٨ وأن أرباح عملياتها بلغت ٨٩,٠٠ مليون جنيه إسترليني خلال الشهور التسعة الأولى من عام ٢٠٠٨ مقابل ٧٤٤,٠٠ مليوناً في نفس الفترة من عام ٢٠٠٧ وأنه بالنسبة لعام ٢٠٠٨ بأكمله فإن هناك خسارة قياسية (\*) .. وعلى نفس الدرب فقد أعلنت شركة الطيران الاسكندنافية ( ساس ) عن خفض ٤٠ ٪ من قوتها العاملة وطلبت من حاملي أسهمها مدها بمزيد من المال لمواجهة الأزمة الإقتصادية الراهنة.

وشملت الخسائر شركات طيران أخرى مثل لوفتهانزا الألمانية و KLM وإير فرانس.

---

(\*) الدكتور / مصطفى النجار جريدة الأهرام عدد الخميس الصادر بتاريخ ٢٠٠٩/٢/١٩.

(\*) الدكتور / مصطفى النجار جريدة الأهرام المشار إليها

وإذا كانت شركات الطيران العالمية قد أعلنت عن التأثير السلبي للأزمة المالية عليها وعلى إقتصاديات التشغيل فيها وعلى خططها فما هو تأثير هذه الأزمة المالية على شركات الطيران العربية وما سبل مواجهة هذه الأزمة من قبل حكومات الدول العربية لتقليل تأثير الأزمة على شركات الطيران الخاصة بها وما هي الإستراتيجية التي يمكن على المستوى القومى العربى أن تواجه بها هذه الأزمة.

ولكى نستعرض هذا الموضوع الخاص بتأثير الأزمة المالية على شركات الطيران العربية بأنه يتعين علينا أن نتعرض لموقف شركات الطيران العربية من هذه الأزمة ثم نتطرق إلى كيفية معالجة آثار هذه الأزمة المالية على المستوى القومى العربى وأخيراً نتعرض لكيفية مواجهة الحكومات لهذه الأزمة وعلى ذلك نقسم موضوع الأزمة المالية العالمية ومواجهة آثارها على شركات الطيران العربية إلى ثلاث مباحث على الوجه التالى :-

المبحث الأول : موقف شركات الطيران العربية من الأزمة.

المبحث الثانى : معالجة آثار الأزمة المالية على المستوى القومى العربى.

المبحث الثالث :مواجهة الحكومات العربية لآثار الأزمة على شركات الطيران العربية.

النتائج :

## المبحث الأول

### موقف شركات الطيران العربية من الأزمة

مما لا شك فيه أن شبح الركود الإقتصاد العالمي والقلق المتزايد بشأن الأزمة المالية العالمية وإمكانية تأثيرها على شركات الطيران العربية ومعاناتها من أزمة الائتمان فى العالم ، وإنخفاض أداء النقل الجوى لابد أن يدفع خبراء الطيران العرب إلى البحث فى سبيل مواجهة الأزمة ودراسة كيفية تمويل شراء الطائرات وتحقيق النمو والحفاظ على منافسة شركات الطيران العربية للشركات الأخرى على سوق النقل الجوى الدولي سواء كان للركاب أو البضائع.

وأنه من المنطقى أن يقلل إستخدام رجال الأعمال والمسافرين الأوروبيين النفقات فى العطلات والسفر خلال وقت الفراغ.

الأمر الذى يؤدى إلى تخفيض إمكانية اعتماد شركات الطيران العربية على الأوروبيين والأمريكيين فى تحقيق عائدات مالية وأنه مما يدعو للقلق أن تستخدم السلطات الأوروبية والأمريكية الأزمة المالية ذريعة لتعزيز تمويل شركات طيرانها المترنحة والتي تستخدم الأموال النقدية التى تضحها فى شركاتها لتحديث أساطيلها والحصول على مزيد من نقاط التشغيل والساعات إلى البلدان العربية لتحقيق مزيد من التوسع فى شبكات خطوطها الجوية.

ومن هنا فقد أعرب بعض مسؤولى شركات الطيران العربية عن قلقهم حول تأثير الأزمة المالية على شركات الطيران فقد أكد رئيس مجلس إدارة الشركة

القابضة لمصر للطيران<sup>(\*)</sup> أن مصر للطيران ليست بمنأى من أى تأثير سلبى عليها ولو نسبى نظراً لإرتباطاتها بالأحداث العالمية مباشرةً ولذلك لا يمكن تجاهل هذه الأزمة التى يمكن أن يكون لها تأثير على الخطط طويلة المدى للشركة.

وأشار إلى أن الشركة تراقب الآن تأثير الأزمة الإقتصادية على الحركة الجوية على مستوى العالم ومتابعة جميع التقارير الواردة من الجهات المالية والرقابية التى تتابع الأسواق والمؤسسات البحثية العالمية وتوقعاتها لوضع خطط عاجلة لمواجهة أى تأثيرات خارجية قد تحدث.

وأكد أن الشركة سبق وأن إتخذت عدة إجراءات للحد من تأثيرات أى أزمات مالية أو إقتصادية قد تؤثر على مصر للطيران كان أهمها تغيير السياسة التسويقية لشركة وتتلخص فى :-

١. تغيير طبيعة أو مواصفات الراكب فى مصر للطيران<sup>(\*)</sup> بالإعتماد على الراكب العادى وليس المجموعات السياحية والذى أصبح يشكل ٩٠ ٪ من ركاب مصر للطيران وركاب السياحة لا يشكلون إلا أقل من نحو ١٠ ٪ فقط ولذلك فالتأثير السياحى للأزمة على مصر للطيران محدود بسبب تغيير نوعية الركاب.

---

(\*) راجع <http://www.masrawy.com/News/EGYPT>.

(\*) راجع الدكتور / مصطفى النجار المرجع السابق

٢. أن حجم الأسطول المتاح حالياً يناسب تقريباً حجم الحركة والحجوزات إلى مصر مع الإنخفاض والتأثير بالأزمة العالمية فربما لو كانت الشركة قد بدأت بزيادة أعداد الطائرات كما كان مخططاً لها لكانت قد تأثرت بهذا الحدث وهو لم يحدث بل أن هناك بعض لخطوط مثل لندن وباريس عليها زيادة في الحركة نتيجة التطوير في الأسطول الحالي ومع الإنضمام لتحالف ستار.

٣. أن إنضمام شركة مصر للطيران لتحالف ستار والتطوير الكبير في الشركة كان من المتوقع أن يحقق طفرة للشركة بزيادة الطلب على رحلاتها ولكن يمكن القول أن الأزمة العالمية أجلت هذه الطفرة التي كانت تخطط لها الشركة بالتوسع في الأسطول وسعته ومازالت الشركة مستمرة في التطوير لتصل بأسطول الشركة في نهاية العام الحالي إلى ٦٣ طائرة بدلاً من ٥٤ طائرة.

٤. أن هناك ولأول مرة لجنة تجتمع أسبوعياً تدرس إتجاهات الحركة والحجوزات وهي لجنة من خبراء تقرر ماذا تفعل الشركة وماذا تقدم من أسعار تنشيطية وعلى أى الخطوط وتواجه الموقف أولاً بأول وقررت هذه اللجنة أخيراً تخفيضات تتراوح بين ١٠٪ و ٤٠٪ على أسعار بعض الخطوط الدولية ولذلك فهناك أسعار تنشيطية أو تخفيضات على أسعار التذاكر في عدد من الخطوط طبقاً لموقف كل خط والحجوزات عليه.

وطمان السيد / رئيس إدارة شركة طيران الشرق الأوسط (\*) " ميدل أيست " إلى أن تأثير الأزمة المالية العالمية على الشركة محدود مشيراً إلى أن انعكاسها يقتصر على حركة السفر من الولايات المتحدة الأمريكية ولكن لا يشكل ذلك جزءاً كبيراً لأن طيران الشرق الأوسط ليست تحت تأثير مباشر لهذه الأزمة المالية وإنما التأثير يأتي بشكل عام على حركة السياحة والسفر.

وأشار إلى أن الشركة لا تزال حتى الآن تسدد من إرباحها خسائر العقدين المنصرفين اللذين شهدا الحروب وآثارها.

وفيما يتعلق بتطورات تسلم الشركة ما تبقى من الطائرات العشر من نوع إيرباص الحديثة التي تم شراؤها وتسلمت الشركة إحداها في يونيو ٢٠٠٨ والثانية في يناير ٢٠٠٩ وطائرتين في فبراير ٢٠٠٩ وطائرتين في مارس وواحدة في إبريل ٢٠٠٩ وثلاث طائرات أخرى في ٢٠١٠.

وخالف قطاع الطيران الخاص التوقعات وبدأ بعيداً عن تأثيرات الأزمة المالية العالمية خلال معرض دبي الدولي للطيران الذي أنهى أعماله في نوفمبر ٢٠٠٨ أن هذا القطاع لم يتأثر سلباً بل أنتعش بفعل الأزمة (\*).

فقد شهد المعرض إبرام صفقات وتأسيس شركات بمئات الملايين من الدولارات ولم يظهر على القائمين أو المشاركين في المعرض أى إشارات قلق حيال الأزمة المالية العالمية.

---

(\*) راجع [http : www.waldadonline.com/html/story](http://www.waldadonline.com/html/story).

(\*) راجع [http: www.alaswaq.net/save-print](http://www.alaswaq.net/save-print).

وتجاوز حجم الصفقات التي أبرمت خلال يومين من المعرض ١,٤ مليار دولار أمريكي مقارنة بـ ٩٠٧,٠٠ ملايين دولار قيمة الصفقات التي شهدتها دورة العام الماضي من المعرض في مؤشر واضح على مواصلة هذا القطاع إنتعاشه.

ويعزو القائمين على قطاع الطيران الخاص الإنتعاش إلى أن رجال الأعمال والأثرياء أصبحوا أكثر احتياجاً خلال الأزمة للإنتقال بين الدول إما من أجل المتابعة الحثيثة لإستثماراتهم أو البحث عن فرص إستثمارية جديدة في أسواق لم يسبق لهم أن دخلوها.

وأضاف الرئيس التنفيذي لشركة برستيغ جيت أن الحجوزات على طائرات الشركة أرتفع بعد الأزمة المالية ولم ينخفض مشيراً إلى أن الشركات المنتجة للطائرات هي التي ربما تكون مرشحة للتأثير سلباً بالأزمة.

ويتفق مسؤولي شركة مطارات أبو ظبي " أداك " مع الرئيس التنفيذي لشركة برستيغ جيت في عدم تأثر قطاع الطيران الخاص بالأزمة المالية العالمية مؤكداً عزم الشركة على تأسيس أول مطار لرحلات الطيران الخاص في منطقة الخليج والشرق الأوسط بتوسط مدينة أبو ظبي.

وفي جانب آخر سجلت الخطوط الجوية الكويتية إجمالي خسائر خلال الفترة من إبريل وحتى نهاية أغسطس الماضي بلغت ٢٦,٣ مليون دينار.



وأرجع رئيس مجلس الإدارة للخطوط الجوية الكويتية أسباب الخسائر إلى شدة المنافسة بين شركات الطيران ذات الأساطيل الحديثة من جهة وإرتفاع أسعار الوقود عالمياً من جهة أخرى موضحاً أن تكلفة الوقود بلغت حوالي ٤٥ مليون دولار.

## المبحث الثاني

### معالجة آثار الأزمة المالية على المستوى القومي العربي

إن معالجة آثار هذه الأزمة المالية على المستوى القومي العربي يكون من خلال التعاون والتكامل الإقتصادي العربي فقد أصبح التعاون والتكتل سمة من سمات التنمية الإقتصادية والاجتماعية والتطلع للوحدة الإقتصادية والسياسية.

وقد كان تاريخ البدء في مسيرة التكامل الاقتصادي العربي الجماعي الرسمي هو تاريخ إنشاء الجامعة العربية نفسها في مارس ١٩٤٥ الذي تمثل في خلق الأجهزة الإقتصادية الفنية لإرساء قواعد التعاون الاقتصادي الذي سوف يعود بالنفع على جميع البلاد العربية من خلال التكامل الاقتصادي الحقيقي وما يحققه من مزايا يمكن إيجازها فيما يلي :-

أولاً: إتساع حجم السوق الذي يمكن أن يتحقق عن طريق التوسع الرأسى بزيادة القوة الشرائية داخل حدود الدولة كما يمكن أن تتم زيادة حجم السوق عن طريق التوسع الأفقى عن طريق زيادة رقعة الأرض التى يتم فيها تبادل السلع والخدمات عن طريق التكامل الإقتصادى.

ثانياً: زيادة قوة المساومة حيث يؤدى التكامل الإقتصادى بين الدول العربية إلى زيادة تحكمها فى السوق والتجارة الدولية أكبر من تلك التى تتحكم فيها كل دولة منفردة.

ثالثاً: إرتفاع معدل النمو الإقتصادي فمما لاشك فيه أن التكامل الإقتصادي بين الدول العربية يؤدي إلى إرتفاع معدل النمو الإقتصادي نظراً لما يترتب عليه من نظرة تفاؤلية بالنسبة للمستقبل ومن ذلك زيادة إقبال الأفراد على الإستثمار مما يؤدي إلى إرتفاع مستوى الدخل وزيادة الطلب على المنتجات السلعية والخدمية.

رابعاً: زيادة فرص التوظيف حيث يساعد التكامل الإقتصادي بين الدول العربية على تنسيق السياسات الخاصة بالتوظيف ثم العمل على رسم سياسة عليا للتوظيف يمكن بموجبها التغلب على كثير من العقبات المحلية التي تواجهها كل دولة على حدة في سبيل تحقيق التوظيف الكامل لأن هذه الميزة تهم جميع البلاد العربية فبعضها يعاني من إنتشار البطالة والآخر من نقص الأيدي العاملة.

خامساً: زيادة المنافسة ثم إرتفاع مستوى الكفاءة الإنتاجية فالتكامل الإقتصادي بين البلاد العربية سوف يجعل مشروعاتها سواء السلعية أو الخدمية قادرة على مواجهة المنافسة أولاً من جانب المشروعات المماثلة في البلاد العربية ذاتها ثم تكون بعد فترة معينة قادرة على مواجهة المنافسة من المشروعات المماثلة في الدول المتقدمة ومن الطبيعي أن يؤدي ذلك إلى إرتفاع مستوى الكفاءة الإنتاجية للمشروعات في البلاد العربية.

سادساً: التكامل الإقتصادي العربي يجعل لها قوة إقتصادية لا يستهان بها أمام أي تكتلات إقتصادية عالمية فالإقتصاديات العربية مجتمعة تمتلك الموارد

الكافية لجعل إقتصادياتها إقتصاداً قوياً متكاملأً يستطيع مقاومة ومواجهة التكتلات الإقتصادية الكبيرة الأخرى وهنا يبرز دور العمل الإقتصادى العربى المشترك لمواجهة أية تكتلات عالمية أخرى وإلا ستكون هذه الإقتصاديات فرادى فى مهب ريح التكتلات الإقتصادية الكبيرة.

وعملاً على إبراز دول التكامل الإقتصادى العربى المشترك لتخفيف الآثار السلبية لهذه الأزمة المالية العالمية فلا بد من تفعيل قرار إنشاء السوق العربية المشتركة التى أصبحت ضرورة ملحة فى ظل هذه الظروف.

وإحياءً لفكرة السوق العربية المشتركة(\*) بصدور القرار رقم ١٣١٧ الصادر بتاريخ ١٩٩٧/٣/١٩ من المجلس الإقتصادى والإجتماعى لجامعة الدول العربية بالإعلان عن قيام منطقة تجارة حرة عربية خلال فترة عشر سنوات إعتباراً من يناير ١٩٩٨ فقد جاءت فكرة تحرير النقل الجوى العربى كمساهمة فى إنشاء منطقة تجارة حرة عربية بتسهيل حركة إنتقال الأفراد ورجال الأعمال ورؤوس الأموال والبضائع بين الدول العربية.

ومن هنا جاءت إتفاقية تحرير النقل الجوى بين الدول العربية الموقعة بدمشق بتاريخ ٢٠٠٤/١٢/١٩ والتى دخلت حيز النفاذ فى فبراير ٢٠٠٧ بتصديق خمسة دول عليها هى الجمهورية العربية السورية ، المملكة الأردنية الهاشمية ، الجمهورية اللبنانية ، الجمهورية اليمنية ، ودولة فلسطين ولاحقاً صدقت عليها

---

(\*) راجع للباحث دراسة عن مساهمة الطيران المدنى العربى فى السوق العربية المشتركة بتحرير حريات النقل الجوى بين الدول العربية مركز دراسات وبحوث الدول النامية جامعة القاهرة ٢٠٠٢.

دولة الإمارات العربية المتحدة تنظيماً لقواعد تحرير حريات النقل الجوي الخمس في حق العبور وحق الهبوط لأغراض غير تجارية وحق النقل بين دولتين طرفاً في الإتفاقية وحق النقل بين نقاط متوسطة بين البلدين أو من نقاط فيما وراء البلدين.

ونتعرض في عجلة لمواد الإتفاقية التي ترسخ مفهوم التحرير بصورتها التي قصدها التشريع.

أولاً: في نطاق التطبيق نصت المادة الثانية الفقرة الثالثة على أن الإتفاقية تحل محل الإتفاقيات الثنائية أو متعددة الأطراف إذا ما تعارضت مع أحكامها.

ثانياً: المادة الرابعة والخامسة أقرتا التعيين المتعدد لشركات الطيران.

ثالثاً: المادة الخامسة فقرة ٢ تشير إلى أن الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية أصبحت للدول الأعضاء أو رعاياها وبذلك أنتهى حصر الملكية في الدولة صاحبة التعيين.

رابعاً: ألغت المادة السابعة أى تحديد للسعة وعدد الرحلات وطرقات الطائرات إلا لإعتبارات بيئية أو لإعتبارات السلامة الجوية وأمن الطيران.

خامساً: عدم تحديد التعريف (أجرة السفر أو الشحن) مع مراعاة ضوابط المنافسة.

سادساً: لم تهمل الإتفاقية الجوانب التشغيلية فقد نصت في المادة ١٣ على وجوب التعاون بين شركات الطيران العربية كتقاسم الرموز وتنسيق الجداول وحجز المساحات وكان الغرض من هذا النص أن يحمى السوق العربى من المنافسة من شركات الطيران الأجنبية وتحسين الوضع التنافسى للشركات العربية.

### المبحث الثالث

#### مواجهة الحكومات العربية لآثار الأزمة على شركات الطيران العربية

إن ظروف الأزمة المالية العالمية الراهنة وما أستتبعه من إفلاس بعض شركات الطيران أو تحقيق خسائر مالية جسيمة أو إستغناء عن عمالة أو تقليص شبكة الخطوط الجوية فإن مواجهة هذه الآثار لم تكن غافلة على مجموعة العمل التي كلفت بإعداد إتفاقية تحرير النقل الجوى بين الدول العربية.

فقد جاءت المادة التاسعة عشر من الإتفاقية بشأن الإعانات الحكومية لشركات الطيران على أنه " تتمتع الدول الأطراف عن تقديم الدعم الحكومى بكافة أشكاله لشركة / شركات الطيران المعينة من قبلها مما قد يضر بتجارة الخطوط الجوية للدول الأطراف ويشكل منافسة ضارة " ، وتسمح المادة فى فقراتها التالية بتقديم الإعانة لشركاتها على سبيل الإستثناء وفق ضوابط محددة.

أولاً: أن شركات الطيران أداة نقل إستراتيجية للدول وهى أيضاً أداة للإدارة والربط مع العالم الخارجى إذا أنه يكون لكل دولة عربية شركات طيران منتظمة واحدة الأمر الذى يجعل من شأن إفلاسها أو زوالها أن يوقف خدمة أساسية فى الدول التى يوجد بها تجمعات سكانية متباعدة الأمر الذى يتعين فيه التوقف عند هذه الوضعية والنظر إلى الإختلافات القائمة بين الدول العربية والدول التى سبقتها فى تبنى مثل هذا التوجه والتى لا تزال تعاني من تعثر شركات النقل الجوى بها بالرغم من غنى تلك الدول والتطور الواضح فى إقتصادياتها إذا أن شركات الطيران لازالت

حتى بالنسبة للعديد من الدول المتقدمة وعلى الأخص شركات الطيران الوطنية التاريخية تتلقى الدعم وتحصل عليه ، ولعل بقائها قائمة راجع إلى استمرار دعمها.

إن التجارب التي أقدمت عليها بعض الدول النامية بحجب الدعم عن شركات طيرانها كانت نتيجة الحتمية إنهار تلك الشركات وإستيلاء الشركات الأجنبية على صناعة النقل الجوي وحقوق النقل وتطبيق مثل هذه المادة دون مقدمات يعنى نفس الشيء لمعظم الشركات العربية.

ثانياً : أن الخدمات الجوية على الخطوط الداخلية تعتبر أساسية لإقتصاد البلاد وإستقرارها الإجتماعى فى عدد من الدول العربية شاسعة الأطراف ولذلك يجب الأخذ فى الحسبان عند وضع تعرفه السفر حدود الدخل بحيث تكون التعرفه على أساس التكلفة ولا يزيد عليها.

لذلك فإنه من الأنسب عن الإدارة التجارية لشركات الطيران إتخاذ كل السبل الآمنة لخفض التكلفة وتبادل المعلومات والتدريب المشترك بين شركات طيران الدول الأطراف وأن يتم تبادل المعلومات بشأن الدعم الذى يقدمه الأطراف للشركات المعنية ومقداره لأغراض الدراسة وللإفادة على أن يكون الهدف من ذلك عقد ندوات مشتركة تحل ذلك الدعم وتبحث فى سبل تقليله وفى مبرراته وبحث فرص تحسين الأداء بهدف وصول شركات الطيران إلى الكفاءة الإقتصادية المنشودة خلال برنامج زمنى يتغير بتغير أحوال تلك الشركات.

ونرى أن أهم طرق الدعم الحكومى لشركات الطيران فى :-

- دعم حقوق النقل الخارجى
- قروض ميسرة بأقل الفوائد
- منح خصومات وإعفاءات فى المطارات
- خصم أو إعفاء من الرسوم الملاحية
- إمتياز فى التزود بالوقود
- إحتكار الخدمات الأخرى داخل المطارات
- إمتيازات وهبات مالية
- إلزام حكومى للموظفين بإستخدام الناقل الوطنى حيث ترى الحكومات أن الخدمات التى تقدمها الشركات الوطنية بصفة عامة وهذه الخدمات لابد من إدارتها ومتابعتها ودعمها من قبل الحكومة.

لذلك فإن تقديم الدعم فى هذا الظرف الحالى هو الوسيلة الممكنة لحماية شركات الطيران من الإفلاس حيث تعتبر الشركة الوطنية مصدراً هاماً من مصادر إيرادات الدولة لعملاتها الصعبة ودعمها لقطاعات أخرى مثل السياحة والتجارة الخارجية.

مقترحات فى مجال الدعم الحكومى :

1. أن يتم دراسة أسباب طلب شركات الطيران للدعم المالى وعدم الموافقة على طلب الدعم إذا كان ناتج من ممارسات غير تجارية قامت بها شركات الطيران وأدت إلى تلك النتائج.



٢. دراسة الدعم المالي المقدم لغايات إعادة الهيكلة بحيث يؤخذ في الإعتبار أن خطة إعادة الهيكلة ستؤدي إلى تمكين شركات الطيران من التشغيل على أسس تجارية وإقتصادية وضمن إطار زمني محدد وتؤكد إمكانية دخول الشركة إلى أسواق رأس المال وكذلك التأكد من جدوى دراسة إعادة الهيكلة بحيث يجب تقييمها من خلال خبراء مستقلين يتم تعيينهم لهذه الغاية علاوة على ذلك يجب التأكد من أن الحكومة لا تتدخل في هذه المرحلة مالياً وإتاحة المجال لشركة الطيران لإتخاذ قراراتها وفقاً لمصلحتها ومتطلبات السوق وأن لا تقوم شركة الطيران بإستخدام الدعم المالي لشراء أو زيادة سعتها لتطوير أسواق جديدة بالمقابل.

٣. الضمانات الحكومية عن شركات الطيران يجب دراسة طلبات شركات الطيران والمقدمة بضمانات حكومية للتسديد عنها وذلك من خلال دراسة الوضع المالي للشركة وأن يكون عنصر الدعم من خلال الفرق بين معدل ما يدفعه المقرض في السوق الحر وما ستدفعه الشركة من مبالغ حقيقية بسبب ضمانات الحكومة.

هذا ونرى أن الوسيلة الأخرى لمواجهة هذه الآثار هو التعاون بين شركات النقل الجوي العربية وقد نظمت المادة ١٣ من إتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية صورة هذا التعاون بالنص الآتي :-

١. على شركة / شركات النقل الجوي المعينة التي تشغل خدماتها بين الدول الأطراف إتخاذ كافة الوسائل والتدابير المناسبة لقيام تعاون وثيق فيما بينها في مختلف المجالات.

٢. عند تشغيل أو إقامة الخدمات الجوية يجوز لأية شركة نقل جوى الدخول فى ترتيبات تسويقية تعاونية مثل المشاريع المشتركة أو حجز المساحات أو ترتيبات تقاسم الرمز مع شركة / شركات نقل جوى تابعة لأى من الدول الأطراف.

٣. توافق الدول الأطراف على إتخاذ الإجراءات الضرورية التى تضمن أن الركاب أصبحوا على علم تام وتمتعوا بحماية تامة فيما يتعلق بالرحلات المشغلة بنظام تقاسم الرموز المتوجهة إلى أراضيهم أو الوافدة منها وأن يكون الركاب مزودين على الأقل بالمعلومات الضرورية.

وسوف نلقى الضوء هنا على وصف تقاسم الرموز بين شركات الطيران على الوجه الآتى :-

معنى تقاسم الرموز : هو ممارسة يسمح بموجبها أحد الناقلين لناقل ثان أن يستعمل رمزاً إحدى رحلاته أو أن يقوم بموجبها ناقلاً إثنان بتقاسم نفس الرحلة برمزى شركتيهما<sup>(\*)</sup> وعند تطبيق هذه الممارسة يطير الركاب بالفعل على طائرة غير تابعة للشركة المحددة على التذكرة وينطوى تقاسم الرمز على شركة طيران تعرض وتبيع خطوط شركة طيران أخرى كما لو كانت خطوطها هى وبالتالي فإن تقاسم الرموز يسمح بعرض وبيع خدمات نقل مشترك فيها أكثر من شركة طيران كما لو كانت خطوط شركة طيران واحدة وهكذا تعتبر شركات الطيران تقاسم الرموز شكلاً من النقل المشترك التفضيلى.

---

(\*) راجع كتاب منظمة الطيران المدنى الدولى الدورى رقم ٢٦٩ طبعه ١٩٩٢

وهناك أشكال مختلفة من تقاسم الرموز فقد ينطوى على شركة نقل كبيرة تشاطر رمزها مع ناقل فرعى صغير ويمكن أن يكون هذا التقاسم ترتيباً معقوداً بين ناقلين اثنين أو بين ثلاثة ناقلين أو أكثر في بعض الأحيان لهم مقار في بلدان مختلفة ويعتزمون تشغيل رحلات بالتعاون مثل رحلات الإستثمار المشترك.

هذا وتعد الأسباب الآتية حوافز على تقاسم الرموز فمن وجهة نظر الناقلين الجويين.

١. إحتلال موقع أفضل على شاشة الحجز الآلى
٢. تشكيل نوع من الروابط التشغيلية مع الناقلين الآخرين عندما تمتد المنافسة وذلك للمحافظة على مركزهم فى السوق وحمايته وتحسينه.
٣. تحسين التواجد على الطرق الجوية التى لا تطير فيها الشركة وذلك بأداة تسويقية غير مكلفة.
٤. تمكين الناقلين المشتركين فى العمليات من أن يشغلوا خطأً صالحاً للبقاء فى الحالات التى لا تسمح فيها أحجام الحركة بأن يشغل كل ناقل منهم رحلات لحسابه الخاص.
٥. الحصول على حركة وافدة من الناقلين الفرعيين
٦. البقاء فى حالة تنافس أو تحسين المركز التنافسى أحياناً الحصول على حركة لم تكن فى المتناول حتى الآن بسبب السعة المنصوص عليها فى إتفاقيات الخطوط الجوية الثنائية ومن وجهة نظر الركاب.

- ١ - سهولة المواعيد المنسقة التي تضمن رحلات مواصلة مناسبة ولا سيما إذا انطوت مثلاً على رحلة مواصلة يمكن أن تنتظر الراكب إذا أقتضت الضرورة ذلك.
- ٢ - قصر مدة الرحلة
- ٣ - تقاسم محطات الركاب بين الناقلين بما يسهل نقل الركاب والأمتعة
- ٤ - قيام ناقل واحد بالإشراف على الرحلة من أولها إلى آخرها.
- ٥ - إمكانية دفع أجور سفر أقل مما كان سيدفع في حالة النقل المشترك التقليدي.

لذا فإن مسألة تقاسم الرموز بين شركات الطيران العربية سوف يحافظ على تواجد هذه الشركات سواء في سوق النقل الجوي العربي أو سوق النقل الجوي الدولي وذلك من خلال تواجد هذه الشركات في الأسواق حتى ولو أضر بعض منها إلى إيقاف تشغيله لنقطة معينة قد تكون في الظروف الراهنة ليس لها جدوى اقتصادية من التشغيل أو تحقق أية إيرادات.

## النتائج :

تخلص من هذا البحث أنه للحد من آثار هذه الأزمة المالية العالمية على شركات الطيران العربية لابد من الإسراع فى إنشاء منطقة التجارة الحرة العربية لتسهيل حركة إنتقال الأفراد ورجال الأعمال ورؤوس الأموال والبضائع بين الدول العربية وإلغاء كافة الحجوزات الجمركية بينها.

وما تتطلبه منطقة التجارة من تسهيل وتشهيل الحركة بين الأقطار العربية فإن الأمر يستدعى سرعة تصديق الدول العربية على إتفاقية تحرير النقل الجوى بين الدول العربية التى تحرر حريات النقل الجوى المنتظم بين الدول العربية (الحرية الأولى ، الثانية ، الثالثة ، الرابعة ، الخامسة ) بالإضافة إلى تحرير النقل الجوى غير المنتظم للركاب والبضائع وضرورة توافر الإرادة السياسية على التحرير.

وعملاً على إنقاذ شركات الطيران العربية من آثار هذه الأزمة المالية فإن الأمر يتطلب الآتى :-

- ١- الدعم الحكومة المؤقت لشركات الطيران العربية لتخفيف آثار هذه الأزمة.
- ٢- التعاون التجارى بين شركات الطيران العربية وتبادل المعلومات والإحصائيات فيما بينهما ويكون هذا التعاون فى المشاركة بالرمز بين هذه الشركات سواء كان على أساس ثنائى أو متعدد الأطراف.

٣- إعادة النظر فى الرسوم والضرائب التى تفرض على شركات الطيران وعدم المبالغة فى فرضها حتى لا تؤدى إلى ضعف الطلب على خدماتها وإحجام رجال الأعمال بالمسافرين عن السفر جراء هذه الأعباء وبالتالى التأثير السلبى غير المباشر على إيرادات شركات الطيران.

٤- الإسراع فى التصديق على إتفاقية كيب تاون الخاصة بالتمويل فى شراء المعدات المتحركة بما تتيحه من تخفيف الأعباء المالية على شراء الطائرات.

أخيراً:

إذا لم تتخذ الدول والحكومات العربية القرارات اللازمة لإنقاذ شركات الطيران العربية من تعرضها للإفلاس فإن الدول سوف تفقد مصدراً هاماً من مصادر الإيرادات للعملة الصعبة التى تستخدمها فى تطوير وتحسين بنيتها الأساسية ودعم القطاعات الخدمية والسلعية فى بلدانها.