



جامعة بنها

كلية الحقوق

قسم الاقتصاد والمالية العامة

المفهوم القانوني لتحرير النقل الجوي

The legal concept of air transport

إعداد الباحث

عمر محمد سيد علي حنفي

إشراف

الاستاذ الدكتور/ محمد سعيد بسيوني

أستاذ الاقتصاد بكلية التجارة جامعة بنها

الأستاذة الدكتورة/ ماجدة أحمد شلبي

أستاذ الاقتصاد والمالية العامة بكلية
الحقوق جامعة بنها وعضو هيئة التدريس
بالقسم الفرنسي بكلية الاقتصاد والعلوم
السياسية جامعة القاهرة

المفهوم القانوني لتحرير النقل الجوي

المبحث الأول: مدلول النقل الجوي

المبحث الثاني: تحرير النقل الجوي

مقدمة:

أصبح النقل الجوي في الوقت الحاضر ليس فقط واسطة النقل بين القارات والبلدان وإنما أيضًا بين المدن في البلد الواحد، على إن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط، بل نقل البضائع أيضًا، حيث يعتقد بعض المراقبين بأن حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة سيفوق حجم المسافرين وهذا ما سيحقق من انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم^(١).

لا ريب أن تطور النقل الجوي عمومًا، ونقل الأشخاص وما تحقق له من سرعة خصوصًا هو أبرز ما يميز هذا العصر؛ حيث غزت الملاحة الجوية هذا الميدان، باعتبارها وسيلة نقل جديدة منذ الحرب العالمية الأولى واستمرت تشهد منذ ذلك الحين وبمعدلات سريعة أكبر الانجازات تقدمًا، سواء من الناحية العلمية أم الاقتصادية. حيث تقدمت تكنولوجيا الطيران، وخاصة في السنوات الأخيرة، تقدمًا ملحوظًا، باتت معه الطائرة في الظروف الجوية العادية وسيلة نقل مألوفة، وطريقة مأمون للنقل لا يقل في هذا أهمية عن طرق النقل الأخرى^(٢).

ولقد كان للنمو السريع في التجارة الدولية والتطور التكنولوجي دورا رئيسيا في إحداث تغييرات هامة في قطاع النقل الجوي، إذ يتكون هذا القطاع بطبيعته من بنية أساسية تحتية **Infrastructure** (المطارات)، وفوقية **Superstructure** (المباني والطائرات)، وخدمات مساعدة، مثل: شركات الخدمات الجوية، والأرضية، والصيانة^(٣).

وهذا القطاع يعد أحد أهم القطاعات التي حظيت باهتمام الاقتصاديين لدراسة أثر تحريرها على رفع الكفاءة الاقتصادية. وقد بينت الدراسات التطبيقية إمكانية إدخال المنافسة وتفكيك الحزمة **Unbundling** في أكثر أنشطته؛ وبالتالي تحسين نوعية الخدمة فيه وانخفاض الأسعار^(٤). حيث أكدت تجارب الدول على الدور الذي تلعبه سياسة السماوات المفتوحة في نمو حركة السياحة والتجارة العالمية. ونظرًا لارتباط وتشابه مفهومي تحرير النقل الجوي وتطبيق السماوات المفتوحة.

(١) د. حيدر كموه، دور النقل في التنمية، دون دار نشر، ٢٠٠٠، ص ١٤.

(٢) د. عبد الحكم محمد عثمان، التزام السلامة في النقل الجوي، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٣، ص ٤.

(٣) د. عادل رجب، آثار تحرير المرافق العامة على الكفاءة الاقتصادية، مسح مرجعي، أوراق اقتصادية، عدد ٢٢، مركز البحوث والدراسات الاقتصادية والمالية، جامعة القاهرة، نوفمبر، ٢٠٠٣، ص ١٢٣.

(٤) د. عادل رجب، آثار تحرير المرافق العامة على الكفاءة الاقتصادية، مسح مرجعي، مرجع سابق، ص ١٢٣.

ويمثل النقل الجوي الميدان الاقتصادي^(١) الذي يضم كافة أشكال نقل الأفراد والبضائع لغايات مدنية أو عسكرية. ويعد أيضاً -النقل الجوي- أهم وسائل النقل بصفة عامة، وما تتطلبه الحاجة للفرد كدواعي العمل أو السياحة وغيرها جعل الطائرات هي موضع التبادل الذي يخدم المجتمع على الصعيدين الداخلي والدولي للدولة.

أهمية البحث:

تكمن أهمية الدراسة في ضرورة دراسة التحالفات التسويقية وانضمام شركة مصر للطيران لتحالف ستار ومواكبة التغيرات والاتجاهات العالمية لدعم القدرة التنافسية لتلك الشركة في مواجهة تهديدات المنافسات العالمية وتقوية وضعها في الأسواق العالمية.

إشكالية البحث:

تتمثل مشكلة الدراسة من جهة في التنفيذ التدريجي لتحرير النقل الجوي في ما يسمى الدول المتقدمة التحرير في (أمريكا الشمالية وأوروبا والولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي الخ) حيث نشهد بدايات ما يمكن أن يكون في نهاية المطاف توسع أكثر عمومية في القواعد الحرة في البلدان النامية؛ لاسيما أن عدم التعادل بين شركات دول المركز وشركات الدول الحافة من حيث القدرة التجارية يطرح مشكلة التنافس بين منتجي العروض الجوية، ومنع الممارسات الاحتكارية للحيلولة دون قيام الشركات التي يثبت حصولها على دعم من حكومتها باحتكار الخدمات الأرضية، أو امتلاك وإدارة المطارات، أو احتكار خدمات تموين الطائرات. مع التأكيد على أن التحالفات العالمية تؤدي إلى التغيير المطرد في القيمة المضافة للنقل الجوي ونسبة التشغيل واحتياطي النقد الأجنبي.

لذلك سوف نتناول في هذه الدراسة تحرير قطاع النقل الجوي وتطبيق سياسة السماوات المفتوحة في المطارات المصرية وكيفية تعظيم منفعة الاقتصاد المصري من التحرير.

(١) د. أحمد جار الله الجار الله، حسن إبراهيم الغدير، النقل الجوي وأثره في التنمية الحضرية في المملكة العربية السعودية، قسم التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة الملك فيصل، ٢٠٠٥، ص ٢٢.

منهج دراسة البحث:

للإجابة على الإشكالية المطروحة؛ يستخدم الباحث مجموعة من المناهج التي تطلبها موضوع الدراسة وهي: المنهج الوصفي، حيث يتبع الباحث المنهج القانوني الوصفي من خلال القيام بوصف الظاهرة محل الدراسة وتحديد بعض المفاهيم التي تقوم عليها، وكذا جمع المعلومات والأفكار المختلفة، وإدراجها بطريقة علمية، كما ويتم استخدام المنهج التحليلي من خلال تحليل المفاهيم المختلفة، والغوص في جزئياتها وطرحها بشكل من التفصيل والتشريح كلما اقتضى الأمر ذلك.

وإحاطة بالمفهوم القانوني لتحرير النقل الجوي فإننا نتناول في هذا الفصل بحث مفهوم النقل الجوي في المبحث الأول وتفصيل النظام القانوني للنقل الجوي وتحريره في المبحث الثاني وكما يأتي:

المبحث الأول: مدلول للنقل الجوي.

المبحث الثاني: تحرير النقل الجوي.

المبحث الأول مدلول النقل الجوي

تمهيد:

تمثل حركة النقل الجوي في الوقت الحالي انعكاسًا واضحًا لحركة النشاط الاقتصادي وللأهمية السياسية للدولة، وللتفاعل بين البيئات الجغرافية المختلفة^(١). حيث عندما تزايد الطلب على عمليات النقل الجوي المدني للسلع والبضائع والمعدات بين الدول، لجأت شركات الطيران إلى تحويل بعض طائرات الركاب لنقل البضائع ثم قامت شركات صناعة الطائرات بتصميم وإنتاج العديد من الطائرات الجديدة المخصصة لنقل البضائع فقط، مع تطوير طائرات الركاب وجعلها قابلة للتحويل، إما كليًا أو جزئيًا لنقل البضائع، وقد تم تطوير وتحسين إمكانيات هذه الطائرات بعد ذلك^(٢).

إن وسائل النقل تحقق انتقال الأشخاص والثروات، وهو ما يعد العامل الرئيسي في اكتشاف الآخر وانفتاح حضارات العالم على بعضها البعض ونقلها إلى عالم اليوم، ولذا فالنقل هو عصب الحياة الاقتصادية عمومًا والحياة التجارية خصوصًا وهو المحرك الأساسي لعالم الأعمال؛ فلولا تحقيق انتقال الثروات من أماكن إنتاجها إلى أماكن استهلاكها لما أمكن اليوم الحديث عن المصطلحات مثل العولمة، اقتصاد السوق، النظام العالمي الجديد..... الخ

ولقد كان لظهور الطائرة في مطلع القرن العشرين كوسيلة نقل غير تقليدية من حيث السرعة ووسيلة انتقالها بسبب تحررها من تضاريس الأرض - يابسة ومياه - أثر عظيم الأهمية في تغيير تركيبة عالم اليوم ففضلها بات نقل الأشخاص والأموال أسرع وأيسر وأكثر أمنًا وسلامة، وبالرغم من ذلك لم تستطع هذه الوسيلة التقليل من حجم الأضرار المرعبة في حال حدوثها.

وسوف نتناول في هذا المبحث مفهوم النقل الجوي وأهميته وذلك من خلال مطلبين نتناول في المطلب الأول مدلول النقل الجوي، وفي المطلب الثاني نستعرض أهمية النقل الجوي بصفة عامة وفي مصر، وكما يأتي:

المطلب الأول: مفهوم النقل الجوي.

المطلب الثاني: أهمية النقل الجوي.

(١) د. محمد سراج الدين محمد، النقل الجوي في مصر - دراسة تطبيقية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، ١٩٩٥، ص ٥.

(٢) الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، التعاون العربي في قطاع النقل، العدد الثاني، ٢٠٠٥، ص ٢٤٢.

المطلب الأول

مفهوم النقل الجوي

تعد صناعة النقل الجوي إحدى أهم الصناعات التي تحكمها ضوابط تنظيمية الإدارة شؤونها وتفرض عليها قيود صارمة وذلك بالمقارنة بالصناعات الدولية الأخرى. فشرركات الطيران التي تعمل على مستوى العالم تتبع السياسات المنصوص عليها في القوانين والتشريعات.

ولقد كان الطيران حلمًا يراود الإنسان على مر العصور، إلا أنه لم يُستطع تحقيقه إلا من خلال تكنولوجيا القرن العشرين. فقد كانت تخيلات الإنسان عن الطيران تتركز في أن يصبح في إمكان كل شخص الطيران منفردًا، لكن تكنولوجيا عصرنا حققت له أكثر من ذلك؛ فإذا بجسم كبير يتسع لعدد أكبر من الأفراد يطير بهم دفعة واحدة، ويتعدى بهم مسافات بعيدة^(١).

واليوم عالم الطيران ينطوي على ثلاثة أنواع، تعد الطائرة أكثرها شيوعًا بشكلها الانسيابي المعروف. وهناك إلى جانب ذلك الطائرة العمودية الهليكوبتر Helicopter، وأخيرًا مركبات الوسادة الهوائية الهوفر كرافت Hovercraft.

وإحاطة بمفهوم النقل الجوي، سيتم تقسيم هذا المطلب على فرعين نبحت في الأول تعريف الخدمات الجوية وتطورها وفي الثاني تقسيمها وطبيعتها القانونية، وكما يأتي:

الفرع الأول: تعريف الخدمات الجوية وتطورها.

الفرع الثاني: الطبيعة الخدمية للنقل الجوي وعلاقته بسيادة الدولة.

الفرع الأول

تعريف الخدمات الجوية وتطورها

النقل الجوي: هو خدمة جوية تجارية مستثمرة لنقل الركاب، أو الأمتعة الشخصية، أو حقائب السفر، أو البضائع، أو أية حمولة أخرى، في مركبة هوائية من مكان إلى آخر، ولقد عرفت المنظمة الدولية للطيران المدني سنة ١٩٥٢ الخدمات الجوية المنتظمة على أنها: "تلك الخدمات التي تتوفر فيها الخصائص التالية"^(٢):

- رحلات عبر الأجواء الأكثر من دولة واحدة (نقل المسافرين، أو البضائع أو البريد).
 - أن تكون الرحلات مسموح بها للعموم.
 - أن تكون الرحلات مبرمجة ومنتظمة حسب توقيت معلن عنه.
- أما خدمات النقل الجوي العارضة فليست محلًا لتعريف خاص، وبالتالي تعتبر كل خدمات النقل الجوي التي لا تدخل في نطاق التعريف الخاص بالرحلات المنتظمة^(٣).

(١) د. حيدر كموه، دور النقل في التنمية، مرجع سابق، ص ١٤.

(٢) وزارة النقل، تنظيم النقل الجوي في المغرب، المملكة المغربية، ٢٠٠٤، ص ٥.

(٣) د. سعيد أحمد عبده، تطور النقل الجوي في دولة الإمارات العربية المتحدة، مجلة كلية الآداب، ع ٤٤، ١٩٨٨، ص ١٢٩.

وعليه فالنقل الجوي المقصود هو النقل الجوي التجاري، وهو ذلك النقل الذي تتولاه مشروعات النقل من أجل تحقيق الربح عن طريق تقديم خدمات النقل وترتيباً على ذلك يكون تقديم خدمة النقل الجوي في جميع الأحوال مقابل أجره مثل كافة أنواع النقل، وهو ما يعبر عنه بنقل الركاب أو الأمتعة أو الحمولات من مكان إلى آخر. غير أن ما يميز النقل الجوي أنه نقل يتحقق جواً، أي من خلال طيران مركبة النقل المهيأة لذلك^(١).

ولقد عرف القانون المصري عقد النقل الجوي استناداً على نص المادة (٢٠٨) من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ والتي جاءت على: "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجره". وقد عرفه تعريفاً خاصاً في المادة (٢٨٤) التي جاءت تنص على أن: "يقصد بالنقل الجوي في هذا الفرع نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرة بهدف تحقيق ربح"^(٢).

وتقسم خدمات النقل الجوي على خدمات أساسية، وخدمات مساعدة، وفقاً لنوع الخدمة نفسها، فالخدمات الأساسية هي التي تتعلق بعملية نقل وترحيل الأفراد والمنقولات من منطقة إلى أخرى داخل أو خارج الدولة باستخدام أداة النقل الجوي المتمثلة في الطائرة، ويدخل ضمن هذه الخدمات خدمة نقل الركاب والأمتعة، وخدمة نقل البضائع (الشحن الجوي)، وخدمة نقل البريد، وتشتمل جميع هذه الخدمات على ضمان سلامة المنقول خلال فترة النقل أما الخدمات المساعدة فهي تلك العمليات التي تساعد على تقديم الخدمات الأساسية بسهولة ويسر، مثل الخدمات الفنية كالمراقبة الجوية وهندسة الممرات الجوية واللاسلكية وهندسة المطارات وتنظيم عمليات الهبوط^(٣).

وفي الواقع لم تكن خدمات النقل الجوي على هذا النحو إلا بمرورها مراحل عدة تطورت خلالها من حلم إلى واقع ورغم أن الإنسان قد استغرق ما يقارب ٥٠٠ سنة لتطوير الملاحة البحرية من سفن الشراع التي أتم بها كشف العالم المجهول إلى السفن الحديثة المزودة بطاقات دفع ميكانيكية مختلفة. فإنه استغرق فقط حوالي ٢٥ عاماً فقط للسيطرة على النقل الجوي وتطوير فن الملاحة الجوية. حيث كانت أول تجارب الطيران بأجهزة أثقل من الجو^(٤) كانت بين ١٨٩٠ و ١٨٩٧؛ حيث صنع كلمنت أدر C. Ader جهازاً للطيران أسماه Avion وقام بتجاربه قرب باريس، والتي اختتمت بطيران ناجح لمسافة

(١) د. هاني دويدار، القانون التجاري والبحري، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، ٢٠١١ ص ٣٤٢.

(٢) د. دعاء حسيب محمد سعيد الحديثي، مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص "دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة آل البيت، ٢٠١٩، ص ١٦.

(٣) غرفة التجارة والصناعة والخدمات بوجده، تقديم عن واقع نقل المسافرين بالجهة الشرقية، ٢٠٠٧، ص ٦.

(٤) لقد سبق الطيران بالمنطاد فكرة ابتكار الطائرة بكثير. أول بالون ناجح صممه أخوان مونتغولفييه Montgolfier في فرنسا ١٧٨٢ (بالون مليء بالدخان). وفي ١٧٨٣ أول بالون مليء بالهيدروجين في فرنسا، وارتفع في الجو مصممه الفرنسي دروزيه de Rozier. وفي ١٧٨٤ أول بالون مجهز بمحرك للدفع بعد أن يرتفع، صممه الجنرال الفرنسي موزنيه Meusnier. وفي ١٨٧٢ أول منطاد حقيقي مجهز بمحرك غازي صممه المهندس الألماني هنلين Haenlein. وفي ١٨٩٧ أول منطاد معدني صممه ديفيد شفارتز الهنغاري مجهز بمحرك ١٦ حصاناً، طار عدة أميال حول برلين وتحطم. أشهر المناطيد مجموعة الألماني جراف زبلين Zeppelin الذي طار في أول رحلة قصيرة عام ١٩٠٠.

د. محمد رياض، جغرافيا النقل، مؤسسة هنداوي، ٢٠١٧، ص ٥٩.

٢٥٠ مترًا بالقرب من مستوى الأرض، تحطمت بعده الطائرة، لكن ذلك كان بداية عصر من التقدم السريع في محاولة الطيران في عدد من الدول الأوروبية، وكذا في الولايات المتحدة الأمريكية.

وفي عام ١٩٠٣ نجح الأخوان ويلبور وأورفيل رايت W. & O. Wright في الطيران الحقيقي، وفي الفترة بين ١٩٠٠ و ١٩١٤ لمعت أسماء كثيرة في عالم الطيران نذكر منها بليريو Blériot، فارمان Farman، فوازن Voisin وسانتوس ديمون Santos Dumont.

ولقد بدأت مرحلة جديدة في الطيران المدني والتجاري بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى (١٩١٤-١٩١٨)، وسجلت أرقام قياسية للطيران أفضت إلى مزيد من التطورات الفنية في بناء الطائرات، وفي عام ١٩١٩ قام الكابتن جون الكوك والملازم براون Alcock & Brown بأول رحلة جوية عبر الأطلنطي بدأت من نيوفاوندلاند وانتهت في أيرلندا بعد ١٦ ساعة طيران قطعاً فيها ١٩٠٠ ميل. وفي ذات السنة افتتح أول خط طيران منتظم بين باريس ولندن.

وبالتالي عُبر الأطلنطي بعد ١٦ عامًا من اختراع الطائرة، وكان المانش قد عُبر من قبل في ١٩٠٩؛ أي بعد ستة أعوام من اختراع الطائرة. وتمت في ١٩٢٤ أول رحلة جوية حول العالم بقيادة الميجور الأمريكي مارتن، استُخدمت فيها أربع طائرات دوغلاس. وقد نجحت طائرتان في العودة إلى سياتل (نقطة الانطلاق) بعد نحو ١٥ يومًا و ٢٧ ألف ميل طيران^(١).

ومنذ الثلاثينيات دخلت تعديلات كثيرة على سرعة الطائرة وبنائها ومن ثم في الخدمات الجوية عمومًا، وبفعل الحرب العالمية الثانية زادت هذه التحسينات في ألمانيا وأمريكا وبريطانيا وبعد ذلك في الاتحاد السوفييتي سابقًا، ولا تزال التحسينات والتعديلات مستمرة على الطائرة المدنية من أجل حمولة أكبر (الولايات المتحدة والاتحاد السوفييتي سابقًا)، وسرعة فوق سرعة الصوت (مشروع بريطانيا وفرنسا المشترك لإنتاج طائرة الكونكورد، ومشروع الاتحاد السوفييتي لإنتاج واحدة من نوع Tu الأسرع من الصوت)، لكن هذه التحسينات في الخدمات الجوية لم تدخل بعد عالم التشغيل التجاري.

وكذا طرأ على صناعة النقل الجوي العديد من التطورات والتحديات الاقتصادية في ظل العولمة خلال العقود الأخيرة سواء في سياسة تنظيم الحركة الجوية على المستوى العالمي، أو على مستوى الاتفاقات الثنائية بين الدول مثل سياسة التحرر من القيود "Deregulation" وتحرير النقل الجوي الذي طبق في الولايات المتحدة عام ١٩٧٨ والذي امتدت رياحه إلى أوروبا تحت اسم Libralization عام ١٩٩٠ وما تلاها لتحقيق مبدأ السماوات المفتوحة في النقل الجوي الدولي في عام ١٩٧٩ "Open Skies Approach".

وما نتج عن ذلك من فتح باب المنافسة الكاملة أمام جميع الشركات. والاتجاه نحو الاندماج (ate) والاستحواذ والتحالفات الاستراتيجية.

(١) قصر رحلة طيران حول العالم تمت عام ١٩٥٧ واستغرقت ٤٥ ساعة؛ أي أقل من يومين، وكانت أول رحلة جوية حول العالم بدون توقف (ملئت من الجو أربع مرات) هي التي قام بها الكابتن جاليجر عام ١٩٤٩ بطائرة من القلاع الطائرة B، 50، وقطع الرحلة في ٩٤ ساعة؛ أي نحو أربعة أيام. د. محمد رياض، المرجع السابق، ص ٥٩.

الفرع الثاني

الطبيعة الخدمية لقطاع النقل الجوي

يعد قطاع النقل الجوي أحد أهم الأنشطة الخدمية^(١) الذي استفاد بشكل مباشر وغير مباشر من الثورة العلمية في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. كما تؤكد الاتجاه نحو العولمة والتقسيم الدولي الجديد للعمل والتكامل الدولي في النقل الجوي عندما قامت الولايات المتحدة الأمريكية بإلغاء قيود قانون النقل الجوي عام ١٩٧٨ **Airline Deregulation Act**، وكذا حين أضافت منظمة الطيران المدني الدولي **International Civil Aviation Organisation (ICAO)** عددًا من الحريات إلى القواعد المنظمة للنقل الجوي بين الدول في ما يطلق عليه حريات النقل الجوي الخمس^(٢) **Five Freedoms of the Air** " طبقًا لاتفاقية شيكاغو للخدمات لجوية الدولية المنظمة، وقد ترتب على ذلك انتشار عمليات الاندماج والتملك بين شركات الطيران العلمية **Merger and Acquisition**، وقيام الاتحاد الأوروبي بالمناداة بضرورة فتح السماوات **Open Skies** أمام جميع شركات الطيران العاملة في إطار إلغاء القيود^(٣).

وتضع معظم الحكومات ممثلة في هيئات الطيران المدني حزمًا من السياسات المنظمة لحركة النقل الجوي وتثير هذه السياسات وتأثيرها على صناعة النقل الجوي جدلاً واسعاً من حيث كونها تحد من المنافسة وتكرس الممارسات الاحتكارية خاصة في الدول التي ما تزال تحاول الوصول إلى التطبيق الكامل للاقتصاديات السوق.

(١) يمكن النظر إلى طبيعة النقل الجوي على أنه ذو طبيعة عقدية ووفقاً لذلك يعرف عقد النقل الجوي على أنه: اتفاق بين طرفين أحدهما الناقل والآخر الراكب أو الشاحن يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب أو بنقل بضاعته من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة الطائرة خلال مدة محددة لقاء أجر محدد ولا يتم هذا العقد إلا بتوافر أركانه من رضا ومحل وسبب وإلا اعتبر باطلاً، وللمزيد من التفاصيل ينظر: د. عدلي خالد أمير، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٦ ص ١٥، د. عبد المجيد إبراهيم سلمان الطائي، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، ٢٠١٧، ص ٣٥.

(٢) د. عادل رجب، التجربة الأوربية في النقل الجوي والآثار المترتبة عليها، سلسلة أوراق بحثية، عدد ٢٠، قسم الاقتصاد كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، يناير، ٢٠٠٢، ص ١٩٢-١٩٣، أ. د. عبد الله محمد عناني. دراسة عن مساهمة الطيران المدني العربي في السوق العربية المشتركة بتحرير النقل الجوي بين الدول العربية - مركز بحوث ودراسات الدول النامية السماوات المفتوحة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية والأهرام الاقتصادي - العدد ١٩٤ - فبراير ٢٠٠٤ - ص ١٧٤-١٧٦.

Kenneth Button and Rogers Stough, "Air Transport Networks, Theory and Policy Implications". Transport Economics, Management and Policy Series, Edward and Elgar Publishing, Inc., UK, 2000, p. 63..

(٣) د. عادل رجب، "التقسيم الدولي الجديد للعمل وموقع مصر فيه (حالة صناعة النقل الجوي)"، في مصطفى كامل السيد "محرر"، الاقتصاد العالمي الجديد وموقع مصر فيه (كيف تفسد مصر من التقسيم الدولي الجديد للعمل؟)، قضايا التنمية، العدد ١٢، مركز دراسات وبحوث الدول النامية، بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ١٩٩٨، ص ٣١٢.

ولا تتفق استراتيجيات وسياسات النقل الجوي في كل الدول؛ بل تختلف دولة إلى دولة أخرى فإذا كان اتجاه الدولة إلى الانفتاح على العالم وإزالة القيود المفروضة على النقل الجوي ويمكن القول إن الدول المتقدمة ذات الاقتصاديات القوية بالطبع يكون لديها شركات وطنية قوية ومن ثم تسعى إلى فتح الأسواق وذلك لعد الخوف من استحواد المنافس على النصيب الأكبر من السوق من وإلى الدولة وبذلك تسعى هذه الدول إلى عدم تقييد السعة المقعدية وكذلك تسعى عدد من الدول الأفريقية إلى عدم تقييد السعة وتفتح الأجواء أمام المنافس لعرض وزيادة الترددات المختلفة بأي عدد من المقاعد وذلك بسبب عدم وجود ناقل وطني أو أن هناك ناقل وطني ضعيف جداً لا مجال للمنافسة بينه وبين الطرف الآخر وبالتالي فليس لدى هذه الدول ما تخسره إذا فتحت أسواقها للمنافسية^(١).

وتلعب المنافسة دوراً رئيساً في تعزيز القدرة التنافسية للاقتصاديات الوطنية في الانفتاح على العالم للاستفادة من عوائد تحقيق اقتصاديات التشغيل النقلي وتحقيق وفورات اقتصادية للشركات الناقلة والمستهلك على حد سواء، وتمثل آليات السوق والمنافسة حجر الزاوية في تقدم الدول الكبيرة اقتصادياً وذلك بالاستخدام الأمثل للموارد المتاحة لديهم؛ إذ أصبحت - منذ صدور أول قانون لمكافحة الاحتكار في الولايات المتحدة عام ١٨٩٠ (قانون شيرمان)- سياسات مكافحة الاحتكار من أعمدة السياسات الاقتصادية في معظم دول العالم المتقدم وقد اهتمت المنظمات الدولية مثل البنك الدولي ومنظمة التنمية والتعاون الاقتصادي وخصصت موارد كبيرة لتشجيع الحوار الدول بشأن وضع وتطبيق قواعد المنافسة على المستوى الدولي وخاصة في البلدان النامية الأكثر احتياجاً لتطبيق آليات السوق والاستفادة من تطبيق قواعد المنافسة بغرض الاستخدام الأمثل لمواردهم المحدودة وتحقيق وفورات اقتصادية لكل من المستهلك والشركات الناقلة ولدعم عجلة التنمية في هذه البلدان^(٢).

وبخصوص نظام الطيران وقواعده القانونية الحاكمة، تباينت مواقف الدول فيما يتعلق بنطاق سيادة كل دولة على سمواتها أو على إقليمها الجوي إلى اتجاهين رئيسيين^(٣):

الاتجاه الأول: وتمثله بعض الدول الكبرى كالولايات المتحدة الأمريكية، ويقوم على المناداة بضرورة فتح سموات الدول كلها أمام حركة الطيران (غير الحربي) إذ هذه السموات ما هي إلا تراث مشترك للإنسانية جميعها.

والحقيقة أن الولايات المتحدة اتخذت هذا الموقف انطلاقاً من وضعها القوي في إطار منظومة العلاقات الدولية في عالم ما بعد الحرب العالمية الثانية، وبالنظر إلى مساحتها الشاسعة، وكبر حجم أسطولها، وقدرة مطاراتها على التكيف مع متطلبات السماوات المفتوحة.

الاتجاه الثاني: ويمثل الغالبية العظمى من الدول، خصوصاً الصغرى منها، ويؤكد وجوب التسليم لكل دولة بسيادتها على سمواتها، لأن المصلحة الوطنية للدولة هي التي يجب أن تكون دوماً أولى بالرعاية.

ولقد ظهر اتجاه ثالث توفيق في محاولة للتقريب بين هذين الاتجاهين، لينادي بضرورة إخضاع الفضاء الجوي لسيادة الدولة، ولكن مع إيراد مرونة تساهل، ورفع لبعض القيود لصالح دعم نشاط الطيران المدني الدولي وتعزيزه.

(١) Hook Leonard, "Successful Strategic Alliances- What makes them Work?" Kairos Group International, 1998, p65.

(٢) د. حسن محمد حسن، دور السلطات المعنية بشئون المنافسة في مواجهة ظاهرة تنامي الإحتكارات في صناعة النقل الجوي، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، جامعة عين شمس - كلية التجارة، العدد ٢، ٢٠١٥، ص ٦٢٨.

(٣) د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٩٨، ص ٢٠٠.

وأخذت الاتفاقات الدولية المرتبطة بالموضوع، وخصوصاً اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ / بالاتجاه الوسط، فقد ذهبت هذه الاتفاقية إلى تأكيد، صراحة، مبدأ السيادة الكاملة والاستثنائية للدولة على الفضاء الجوي الذي يعلو أراضيها، فبحسب نص المادة الأولى من الاتفاقية: "تتعرف الدولة المتعاقدة، أن لكل دولة على الفضاء الذي يعلو إقليمها سيادة كاملة مقصورة عليها"^(١).

وحرصاً من اتفاقية شيكاغو على تحقيق قدر من التوازن بين مصلحة دولة الإقليم ومصالح الدول الأخرى كلها عادت وأكدت ضمان الحريات الخمس التي سنأتي على ذكرها لاحقاً. فجنحت النظرية التوفيقية إلى القبول بمبدأ إخضاع الفضاء الجوي لسيادة الدولة، ليس بمفهومها الكامل أو المطلق، وإنما بمفهوم نسبي، أو مقيد يأخذ بالحسبان ضرورات التواصل الدولي، وخدمة المصالح الدولية العامة مجتمعة^(٢)، ويؤثر في ذلك ما يأتي:

١. حجم الأسواق النابذة والقادمة للدولة؛ حيث يعتبر حجم الأسواق النابذة من الدولة على اختلاف تقسيماتها من حيث كونها حركة عمالة موسمية أو حركة سياحة دينية حركة الحج والعمرة وكذلك الحركة القادمة سواء كانت حركة سياحة أم أعمال ويكون لدى الدولة أسواق طبيعية من وإلى مطاراتها المختلفة والبديهي أن تعمل الدولة على الحفاظ على هذه الحركة حتى تتمكن من الاستحواذ على نصيبها العادل من هذه الحركة خاصة إذا كان الناقل الوطني غير قادر على المنافسة مع تلك الشركات العملاقة التي ترى في هذه الحركة فرصة سانحة لنقلها من خلال ناقلاتها الوطنية العملاقة تلك الدول تكون بالطبع متحفظة عند المفاوضات الثنائية بينها وبين الدول الأخرى حتى تحافظ على حصتها في أسواقها الطبيعية.

٢. قوة الناقل الوطني والشركات المحلية الناقلة والمعينة داخل الدولة؛ حيث تعتبر من أهم العوامل التي تؤثر في تبادل حريات النقل بين الدول إذ فقط الدول التي لديها ناقل وطني قوي يمتلك عدداً كبيراً من الطائرات ويمتلك شبكة خطوط قوية وممتدة وقادر بشكل كبير على المنافسة من حيث جودة الخدمة المقدمة تسعى إلى تبادل الحريات وعقد اتفاقيات ثنائية مع معظم الدول ولا تكون مفيدة بالطبع للسلعة المقعدية المعروضة في الاتجاهين وذلك لثقتها بأن شركتها الوطنية ستحصل على نصيب عادل من الحركة البينية بين البلدين.

٣. الظروف السياسية والاقتصادية والثقافية لكل دولة؛ حيث إن الاستقرار السياسي والاقتصادي لكل دولة يعطيها الثقة في الانفتاح على العالم وعدم تقييد حريات النقل الجوي وفتح السماوات والسعة المقعدية بينها وبين الدول الأخرى^(٣).

(١) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٠٥.

(٢) د. محمود قاسم زنبوع، المرجع السابق، ص ٢٣٩.

(٣) د. حسن محمد حسن، أثر التحالفات واتفاقيات المشاركة بالرمز على صناعة النقل الجوي، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، العدد ٢، ٢٠١٥، ٦٠٧.

المطلب الثاني أهمية النقل الجوي

يعد النقل الجوي نشاطاً خدمياً بالغ الأهمية ولذا تدخلت العديد من الدول لتنظيمه بما يتناسب مع التطور الحاصل منذ نشأته وإلى يومنا هذا، فقامت الاتفاقية الدولية في باريس عام ١٩١٩ بإرساء أسس القانون الجوي الدولي فتذهب المادة الأولى إلى أن الدول لديها السيادة الكاملة والحصريّة على الفضاء الجوي فوق أراضيها. وكما نصت المادة (١) من اتفاقية شيكاغو على أنه: "لا يمكن ممارسة أي خدمة جوية دولية فوق إقليم دولة مشاركة أو داخل أراضيها إلا في حالة إذن خاص من تلك الدولة"^(١).

ويعتبر النقل الجوي للسلع أحد أهم دعائم التجارة الخارجية، وهو حديث النشأة إذا تمت مقارنته مع النقل البري والبحري الدوليين للسلع. ويحتل أهمية بالغة من الناحية الدولية بشكل أكبر بكثير من الناحية الداخلية للبلد ليربط بين الطراف المترامية بسرعة فائقة لا يمكن للمواصل الأخرى تحقيقه، ولذلك السبب يحقق النقل الجوي منفعة زمانية ضخمة يجعل السلعة في يد المستهلك، خلال فترة زمنية قصيرة جداً وبجودة عالية. ويحتكر النقل الجوي الدولي السلع مرتفعة الثمن منخفضة الوزن، نظراً لصعوبة نقل البضائع ثقيلة الوزن ولارتفاع تكاليف النقل على الأفراد^(٢).

وتعد صناعة النقل الجوي إحدى أهم الصناعات المؤثرة في الاقتصاديات القومية؛ فهذه الصناعة تؤثر بشكل جلي على الاقتصاد القومي عن طريق ما تحقّقه الشركات الوطنية وحتى الأجنبية العاملة في حقل الطيران المدني وقيمة استثمارية كبيرة حيث تتميز تلك الصناعة بكون حجم استثماراتها بالمقارنة بالصناعات الأخرى فشراء طائرة واحدة يتطلب مئات الملايين من الدولارات ناهيك عن شركات تمتلك مئات بل آلاف من هذه الطائرات^(٣).

وتساهم صناعة النقل الجوي بشكل واضح في تسهيل حركة نقل الركاب والبضائع على مستوى العالم وترتبط قارات العالم شرقاً وغرباً وجنوباً وشمالاً بشبكة من خطوط الطيران بإمكانها أن تستوعب أعداد كبيرة من المسافرين لأغراض مختلفة سواء للسياحة أم العمل وكذلك حركة البضائع على مستوى العالم؛ ومن ثم يعمل قطاع الطيران المدني على ربط اقتصاديات العالم ببعضها حيث يمثل هذا القطاع أعلى معدل استغلال للموارد والبنية التحتية حيث تبلغ من ٦٥% إلى ٧٠% وهذا يمثل قرابة ضعف ما تمثله صناعات النقل البري والسكك الحديدية مجتمعة، كما يغطي النقل الجوي تكاليف البنية التحتية

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

للمزيد من التفاصيل ينظر: د. محمود قاسم زنبوعة، المرجع السابق، ص ٢٤٠.

(٢) د. محمد القاضي، "نور النقل الدولي للبضائع في تنمية الصادرات"، مجلة مصر المعاصرة، مجلد ٩٤، عدد ٤٧٠، ٢٠٠٣، ص ٤٤٥.

(٣) فعلى سبيل المثال تمتلك شركة الإمارات ما يتعدى المائتي طائرة من الطرازات العريضة الحديثة ناهيك عن خطة أسطولها الطموحة التي تتعدى هذه الأرقام وكذلك استثماراتها في المطارات. للمزيد من التفاصيل ينظر: أ. د. عبد الله محمد عناني، المرجع السابق، ص ١٧٥.

وذلك بخلاف النقل البري والسكك الحديدي، كذلك يشارك في إجمالي صافي الدخل القومي من خلال زيادة موارد الدولة من الضرائب التي تخص القطاع^(١).

وبالتالي تهتم معظم دول العالم سواء المتقدمة أو النامية بصناعة النقل الجوي وتطويرها ونموها بوضع استراتيجيات وسياسات تعمل من وجهة نظرها على ازدهار هذا القطاع الهام والحيوي وتقوم من خلال هذه الاستراتيجيات والسياسات بوضع سياسات الأجواء الخاصة بها فنجدهم بعض الدول تفتح سماواتها لكل الشركات رغبة منها في إنعاش هذه الصناعة وجذب العديد من الشركات للعمل أسواقها والدخول في منافسة مفتوحة مع الشركات الوطنية الناقلة ويتم ذلك من خلال حريات النقل الجوي^(٢).

وتنظم اتفاقية شيكاغو التي وقعت في ديسمبر ١٩٤٤ تلك الحريات ويمكن القول إن كل دول العالم تقريباً وقعت على تلك الاتفاقية التي وضعت تنظيمًا بينًا لحريات النقل الجوي وتم ذلك من خلال ٦ أنواع من الحريات.

ويعد النقل الجوي وسيلة ذات أهمية كبيرة خاصة في منطقتنا نظرًا لطبيعة المنطقة الجغرافية، إذ يفصل مصر عن العالم القريب والبعيد صحارى شاسعة وجبال وعرة ومحيطات، ويعتبر النقل الجوي من عناصر منظومة النقل في مصر^(٣).

ويعد أيضًا أحد أهم وسائل النقل وأسرعها لاعتماده على وسائل متطورة تكنولوجياً تخضع لعدة معايير ومواصفات دولية سريعة التطور، وذلك بهدف تحقيق أعلى معدلات للأمان والسهولة ومواجهة الزيادة المطردة في الإقبال على السفر جواً من قبل العملاء المختلفين وخصوصاً السائحين وذلك لأن للنقل الجوي دوراً هاماً في صناعة السياحة وعمليات الجذب السياحي لكثير من الدول، والتغلب على وصول السائحين إلى المناطق المختلفة خاصة منطقة جنوب شرق آسيا حيث تعتمد دول هذه المنطقة على النقل الجوي في المرتبة الأولى لنقل السائحين، وكذلك جزيرة هاواي بالولايات المتحدة التي تمثل السياحة النشاط الأساسي لها^(٤).

ووصلت نسبة السائحين القادمين إلى مصر جواً في عام ٢٠٠٢ إلى ٨٢.٤٤% من مجمل السائحين القادمين إلى مصر والذي كان عددهم ٥١٩١٩٧٨ مليون سائح^(٥)، كما وصل عدد السائحين خلال عام ٢٠١٩ إلى ما يقرب من ١٣ مليون سائح^(٦)، ويتوقع تخطي مؤشرات السياحة في مصر خلال العام الجاري المعدلات القياسية التي حققتها في ٢٠١٠، والتي بلغ عدد السائحين خلالها نحو ١٤.٧

(١) المرجع السابق نفسه، ص ٢.

(٢) Source: Research Presented by ATAG ,Air Transport Action Group, p87.

(٣) د. محمد إبراهيم عراقي عبده، النقل الجوي في مصر وتحديات العولمة، المؤتمر السنوي السادس لإدارة الأزمات الاقتصادية في مصر والعالم العربي، كلية التجارة، جامعة عين شمس، ٢٠٠١، ص ٥٥٤.

(٤) راجع في هذا السياق: د. عادل رجب، التقسيم الدولي الجديد للعمل وموقع مصر فيه (حالة صناعة النقل الجوي) - قضايا التنمية الاقتصادية العالمي الجديد وموقع مصر فيه - مركز دراسات الدول النامية - كلية الاقتصاد والعلوم السياسية - القاهرة ١٩٩٨ ص ٣١٣ - د. عادل رجب. التجربة الأوربية في النقل الجوي والآثار المترتبة عليها - مركز بحوث ودراسات الدول النامية والأهرام الاقتصادي المفتوحة - العدد ١٩٤ - أول فبراير ٢٠٠٤ - ص ١٢٤.

(٥) د. محمود حامد، اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري والجوي، المصريه للنشر والتوزيع، ٢٠٠٢، ص ١٨١.

مليون سائح، مؤكداً أنه مع استمرار الاستقرار بجانب حزمة السياسات المصرية الحالية، سيتجاوز عدد السائحين لمصر حاجز الـ ١٥ مليون سائح^(١).

وتعتبر إدارة العلاقة مع العملاء (Customer Relationship Management) CRM هي الهدف الذي تسعى إليه المؤسسات والشركات لأجل تحقيق الربح، وفي هذا العصر الذي اشتدت فيه حدة المنافسة وقلت فيه فرص تحقيق هوامش الربح العالية أصبحت عملية المحافظة على العميل وتكرار عملية الشراء أحد أهم المعتقدات التي سادت مجال الأعمال وخاصة في مجال تسويق العلاقات، وتهدف إدارة العلاقة مع العميل إلى تزويد المؤسسات بمعلومات وخطط لتحويل مهارات العلاقة مع العميل إلى ميزة تنافسية، كما تهدف إلى إعادة النظر في تطبيق الأدوات التسويقية التي سوف تخطط جيداً وتروج بطريقة مناسبة من أجل زيادة التفاعل الشخصي مع العملاء^(٢).

ويعد النقل الجوي أحد أهم دعائم التجارة الدولية والأنشطة السياحية في العالم، ويعتبر الوسيلة الفضلى للربط بين أطراف المعمورة، ولنقل الركاب، والبضائع والبريد. فمن جهة التجارة الدولية، يؤثر النقل الجوي على حجم النشاط الاقتصادي والتجارة الدولية، ويمتاز النقل الجوي كأحد أهم وسائط النقل بجملة خصائص تميزه عن وسائل النقل الأخرى كما يأتي^(٣):

١- السرعة: حيث إن الطائرات تعد أكثر وسائل النقل المتاحة سرعة على الإطلاق حيث تبلغ بعض الأحيان ضعف سرعة الصوت كما في طائرة الكونكورد؛ ومن ثم بات لهذه الخاصية أهمية بالغة عندما يكون عامل الوقت ذا قيمة. أي أن النقل الجوي يتمتع بسرعة فائقة تمكنها من الوصول إلى أبعد المسافات في زمن قصير، تعجز عن تحقيقه مركبات النقل الأخرى، وتأتي هذه الأهمية من الخدمات التي يقدمها هذا المجال من حيث نقل الركاب والبضائع والأمتعة والبريد من دولة إلى أخرى، والتي أدت إلى تسهيل عملية النقل وزيادة الروابط والعلاقات الدولية والذي ساعد بدوره على نشر الحضارة وكل ما هو جديد من المبتكرات العلمية.

٢- الظروف المناخية: إذ تعد من أكثر العوامل المؤثرة على الطائرات من بقية الأنواع الأخرى من وسائل النقل؛ وعليه فمن الواجب دراسة وتوقع الظروف الجوية عند طيران الطائرة.

٣- الراحة: يمتاز النقل الجوي بدرجة عالية من الراحة للمسافرين بسبب تقلصه لزمن الرحلة. كذلك تتميز الطائرة بثبات درجة الحرارة الداخلية فيها. بالإضافة إلى أن الصوت الخارجي للمحركات يكاد يكون معدوم خصوصاً في الطائرات الحديثة بالإضافة إلى طريقة تصميم المقاعد في الطائرة والخدمة المتوفرة للمسافرين جميعها من وسائل النقل المريحة.

٤- السلامة والامان: إذ تتباين وسائل النقل بعضها عن بعض؛ وذلك من حيث نسبة الحوادث في كل منها؛ وعليه لا يخلو النقل الجوي كغيره من وسائل النقل من الحوادث. لكن مقارنة بوسائل النقل الأخرى فيعتبر أقل وذلك يرتبط أصلاً بالتقدم العلمي والتكنولوجي. بل يمكن القول إن النقل الجوي يعتبر

(١) موقع اليوم السابع، <https://www.youm7.com>، تم الاطلاع عليه بتاريخ: ٢٠٢٠/١٢/٢١.

(٢) Bilotkacb, V (2004), Price competition between international airline alliances, journal of transport economic and policy, 39 (2), 161-172.

(٣) د. عادل رجب، التجربة الأوربية في النقل الجوي والآثار المترتبة عليها، المرجع السابق، ص ١٢٦.

من أكثر وسائل النقل أمنًا وأمانًا من حيث انخفاض الحوادث، ويرجع ارتفاع عامل السلامة والأمان في النقل الجوي إلى العوامل الآتية:

- الاهتمام البالغ بصناعة الطائرة من حيث صرامة وتكرار الاختبارات التي تجري عليها قبل دخولها الخدمة الفعلية.
- الصيانة المستمرة للطائرة وهي تتم وفقًا لجدول محدد يشمل كل اجزاء الطائرة فكل جزء له عمر زمني معين، يستدعي تبديله قبل استهلاكه.
- الضوابط الصارمة في اختيار الطيارين وتدريبهم مع توفر اثنان من طاقم الطائرة على الاقل في الطائرة.
- تقدم وسائل المراقبة الحديثة، والتنبؤ الجوي والتي تقوم بتقديم معلومات تفصيلية عن الظروف المناخية على امتداد خط مسار الرحلة.
- توفر اجهزة الرادار والعلامات الضوئية التي ترشد الطائرة في الحالات التي تحد من مدى الرؤية في المطارات لتساعد الطائرة في حالات الهبوط والاقلاع.
- ٥- التكاليف: تعتبر تكاليف النقل الجوي أعلى من تكاليف النقل بالوسائل الأخرى كذلك يمكن أن يعتبر أقل كلفة، ويعود سبب انخفاض التكاليف إلى^(١) اختصار الزمن للذين يتعاملون مع الزمن لإنجاز صفقاتهم التجارية كرجال الأعمال والشركات الحكومية. وكذا يمكن اعتباره وسيلة اقتصادية هامة للنقل بالنسبة للبضائع سريعة التلف كالمستحضرات الطبية أو نقل السلع الصغيرة الحجم والغالية الثمن. أما ارتفاع التكاليف في النقل الجوي فيعود إلى أسباب عدة منها:
 - انخفاض الطاقة التحميلية مقارنة بوسائل النقل الأخرى.
 - تأثير الظروف المناخية قد يساهم في تأخير زمن الإقلاع - والهبوط وتغير مسار الرحلة وهو ما يساهم في زيادة التكاليف.
 - تعدد عملية المناولة (التفريغ والشحن)؛ إذ لا يوفر النقل الجوي عملية النقل من الباب إلى الباب
 - ارتفاع تكاليف تشييد المطارات.
 - ارتفاع استهلاك الوقود مقارنة بوسائل النقل الأخرى.
 - ارتفاع تكاليف الصيانة والتأمين.
 - بالرغم من قلة الحوادث فإن هذه الحوادث مكلفة لقلة فرص النجاة للطائرات التي تتعرض للحوادث في الجو، كذلك الركاب.ويتميز النقل الجوي للبضائع بمميزات عدة، ترتكز على مجموعة من الخصائص، من أهمها:
 - لا يعرف نقل البضائع نظام توقف مؤقت كما في نقل الأفراد، حيث يكون من الصعب تغيير الطائرة في مكان معين، لأن هذا التغيير يتطلب تغيير أماكن التبريد والتخزين الخاصة بكل طائرة.
 - إن شركات الطيران الخاصة تبذل جهدًا كبيرًا بشحن البضائع، حيث تعمل على كسب رضا الشاحن والمحافظة عليه، حتى يكون عميلًا للشركة.

(١) د. محمود قاسم زنبوعة، المرجع السابق، ص ٢٤١.

- استقرار العرف الجوي على نقل البضائع ليلًا، حيث لا تحتاج إلى عناية فائقة كما في الأفراد، إلا إذا كانت تتأثر بالدرجات الحرارية أو تكون حساسة مثل كونها قابلة للكسر^(١).
وهذه الطائرات سواء لنقل الأشخاص أو البضائع يتم تشغيلها من خلال العديد من الأنشطة المرتبطة بها كتشغيل المطارات والبنية التحتية اللازمة لتشغيل هذه المطارات والطرق المؤدية لهذه المطارات وكذلك العديد من الخدمات المصاحبة للتشغيل مثل صيانة الطائرات وبناء الهناجر والخدمات الأرضية اللازمة لتشغيل تلك الطائرات فبالفعل صناعة النقل الجوي تعتبر القاطرة التي تشد الاقتصاديات القومية نحو النمو^(٢).

(١) د. دلال خالد الغملاس، أثر النقل الجوي على التجارة الخارجية في المملكة العربية السعودية، دراسة مقدمة لاستكمال درجة البكالوريوس في الاقتصاد، كلية إدارة الأعمال، جامعة الملك سعود، ٢٠١٣، ص ١٨.

(٢) د. عادلة رجب، تحرير قطاع النقل الجوي- الفرص والتحديات، ورقة عمل رقم (١٠٩)، المركز المصري للدراسات الاقتصادية، ٢٠٠٥، ص ١.

المبحث الثاني تحرير النقل الجوي

تمهيد:

يمر النقل الجوي في الوقت الحالي بتغيرات حيوية لا تهدأ تطوراتها؛ نظرًا للتحول الاقتصادي نحو التحرر والعالمية، وظهور التجمعات الاقتصادية الإقليمية، والاتجاه صوب الخصخصة، واستحداث ترتيبات تجارية عالمية مستحدثة على قطاع الخدمات، بما فيه خدمات النقل الجوي، الأمر الذي أشعل سوق المنافسة بين شركات الطيران الدولية.

ويعد الاقتصاد الحر من أهم المحاور التي تقوم عليها تجارة الخدمات الجوية منذ فترة ليست بالقصيرة؛ حيث يشجع على المنافسة بين شركات الطيران من جهة، ويعزز فرص المستهلكين في الحصول على أفضل الخدمات الجوية بأقل الأسعار من جهة أخرى، وهذا التحرر الاقتصادي في مجال التجارة الجوية ظهر واضحًا في تركيز الكيانات الاقتصادية التي تبحث عن وضع تنافسي مميز في سوق الناقلين الجويين؛ حيث تتحالف شركات الطيران فيما بينها بما يضمن لشركات الطيران الكبرى التواجد في أسواق مختلفة من خلال تقديم خطوط طيران أكثر بأسعار أقل، ويجعل شركات الطيران الصغرى تتمتع بالإمكانيات التي توفرها شركات الطيران الكبرى، وعلى رأسها رفع كفاءة الخدمات التي تقدمها خطوطها الجوية، وخفض التكاليف، علاوة على الاستفادة من سمعة الشريك المتحالف^(١).

ولا مرأى أن هذا التركيز الاقتصادي لشركات النقل الجوي، وإطلاق المنافسة بين تحالفات شركات الطيران كل ذلك يحتاج لوجود ضوابط قانونية تحول دون دخول تلك التحالفات إلى المنافسة غير المنصفة من أجل الهيمنة على سوق الخدمات الجوية. حيث اتفقت النظم القانونية على اختلافها على ضرورة وضع القوانين التي تحمي المنافسة وتمنع الممارسات الاحتكارية الضارة بالمنافسة العادلة^(٢).

^(١) وعلى الرغم من أهمية هذه التحالفات بين شركات الطيران ودورها الإيجابي في تنمية وتطوير النقل الجوي الدولي تظل مسألة تنظيم المنافسة بين التحالفات التي تتم بين شركات النقل الجوي من أهم المسائل المطروحة على طاولة النقاش؛ وذلك لحماية المنافسة العادلة، ومنع هذه التحالفات من ارتكاب أية ممارسات احتكارية تضر بأي طرف من أطراف النقل الجوي الدولي. د. عادلة رجب. التجربة الأوربية في النقل الجوي والآثار المترتبة عليها، المرجع السابق، ص ١٢٧.

^(٢) إذ نجد في النظام الأنجلوأمريكي قانون مكافحة الاحتكار عام ١٨٩٠م في الولايات المتحدة، هو أول محاولة قانونية للحكومة الأمريكية للحد من السلوك التنافسي غير المشروع بين الشركات، وهو اعتبار أن النقل الجوي نشاط بالغ الأهمية ومن هنا تدخلت العديد من الدول لتنظيمه بما يتناسب مع التطور الحاصل منذ نشأته وإلى يومنا هذا. حيث قامت الاتفاقية الدولية في باريس عام ١٩١٩ بإرساء أسس القانون الجوي الدولي فتذهب المادة الأولى إلى أن "الدول لديها السيادة الكاملة والحصريّة على الفضاء الجوي فوق أراضيها". وكما نصت المادة (٦) من اتفاقية شيكاغو على أنه: "لا يمكن ممارسة أي خدمة جوية دولية فوق إقليم دولة مشاركة أو داخل أراضيها إلا في حالة إذن خاص من تلك الدولة".

هذا وتتبادل الدول الموقعة على اتفاقية شيكاغو في ١٩٤٤ حق التحليق وحق التوقف بيد أنه بالنسبة لبقية الدول تشترط الاتفاقية التفاوض وتوقيع اتفاقيات ثنائية التي تحدد حقوق المرور وشروطه مثل شركات الطيران والمطارات، ترددات، أسعار، الخ وعلقت الوصول إلى الأسواق على هذه الاتفاقيات التي يختلف مضمونها من الحمائية الاقتصادية (الاحتكار) إلى الحرة في مختلف البلدان والحقب الزمنية. وعلاوة على ذلك فإن كل بلد لديه لوائح وطنية التي تنظم نشاط الطيران الداخلي الذي يميل تقليدياً نحو الاحتكار الذي يهدف إلى حماية السوق الوطنية أي تقييد حرية النقل الجوي.

ويرتكز تحرير النقل الجوي في بلدان المركز أي ما يسمى بالدول المتقدمة حيث تمثل الجزء الأكبر من سوق الطيران من حيث مستوى العرض وشركات الطيران والخطوط والركاب وتسيطر بحكم الأمر الواقع أو بحكم القانون على المؤسسات الدولية في هذا المجال.

وبالرغم من أن خدمات النقل الجوي الأساسية من حقوق النقل والخدمات ذات الصلة مباشرة لحركة المرور قد تم استبعادها من الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات (الجاتس) فإن منظمة التجارة العالمية تجري بصفة منتظمة اختبارات على الخدمات الجوية من أجل النظر في تطبيق اتفاقية الجاتس على هذا القطاع، فهذا من شأنه أن يمهد الطريق لتحرير الخدمة الجوية بشكل أكبر عندما يتم توقيع أكثر من ١٤٠ دولة على اتفاقية الجاتس

ولقد لوحظ في الوقت نفسه أن العديد من البلدان الطرفية قد وقعت العديد من اتفاقيات الطيران الثنائية الحرة وقد أشارت منظمة التجارة العالمية (wto) بأن الولايات المتحدة قد وقعت قبل بضعة سنوات ٥٩ اتفاقية للأجواء المفتوحة (السماء المفتوحة) وكان جزء من هذه الاتفاقيات مع البلدان الفقيرة مثل بوركينا فاسو وغانا وهندوراس. وسوف نتناول في هذا المبحث مفهوم تحرير النقل الجوي وأهميته، وذلك من خلال مطلبين كما يأتي:

المطلب الأول: تعريف تحرير النقل الجوي.

المطلب الثاني: أهمية تحرير النقل الجوي.

ولقد أثارت هذه القيود العديد من الأسئلة بالنسبة للباحثين والمنظمات الدولية العامة التي تتبنى السياسات الحرة. وفي ١٩٩٠ قد ظهرت اختلافات قوية بين الباحثين الذين دأبوا على تنظيم النقل الجوي الأمريكي بدافع الخشية من المنافسة التي تؤدي إلى الاحتكار وعدم الأمن وقلق في ما يتعلق بخدمة النقل الجوي للمدن الصغيرة أو الأسواق غير المربحة. فيرى الباحثين أن هذه الأسئلة يمكن الإجابة عليها في إطار السياسات الوطنية، ففي الولايات المتحدة أن قانون الطيران الاتحادي لعام ١٩٠٨ قد قام بتحرير النقل الجوي الذي يهدف إلى الغاء أو تخفيف قيود التسويق وبالتالي الاحتكارات القائمة. وتخشى بعض الدراسات الاقتصادية من التدخل الحكومي في تحديد العرض والطلب والأسعار إذ يؤدي ذلك إلى عدم الكفاءة وزيادة الأسعار وتقييد المستخدمين فتحرير النقل يؤدي إلى عكس ذلك.

ولقد فتحت الولايات المتحدة الأمريكية الطريق أمام تحرير النقل الجوي بإزالة القيود أمام السوق المحلية لصالح الشركات الأمريكية واستثناء الشركات الأجنبية. وقد أثبتت الدراسات التحليلية أن تحرير النقل الجوي قام ساهم بشكل فعال في تحسين الاقتصاد في الولايات المتحدة. ومن ثم فإن بعض المؤسسات الدولية تتمتع بطابع حرية التجارة وتحريرها من القيود مثل منظمة التجارة العالمية ومنظمة التعاون والتنمية واستندت في ذلك على تحرير الشركات الأمريكية والاتفاقية الثنائية الحرة بين المملكة المتحدة وهولندا على التحرير التدريجي للسوق المحلي في المملكة المتحدة. د. حسن محمد حسن، دور السلطات المعنية بشؤون المنافسة في مواجهة ظاهرة تنامي الإحتكارات في صناعة النقل الجوي، المرجع السابق، ص ٦٢٥.

المطلب الأول

تعريف تحرير النقل الجوي

تعد سياسة تحرير النقل الجوي جزءاً هاماً من التغييرات الاقتصادية التي لا يزال يشهد العالم صداها في العقود الثلاثة الأخيرة في إطار تحرير التجارة العالمية والاتجاه نحو العولمة. ففي عام ١٩٧٨ أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية اعتماد سياسة تحرير النقل الجوي في السوق الأمريكية، ثم تلاها الاتحاد الأوروبي في عام ١٩٩٣، ووفقاً لهذه التطورات، وإزاء التكتلات التي أخذت تتزايد في العالم في ظل فلسفة العولمة، بادرت الهيئة العربية للطيران المدني، وهي منظمة إقليمية متخصصة تجمع غالبية الدول العربية، ومقرها المغرب إلى الدخول في محاولات لتحرير الأجواء العربية، عندما قررت هذه المنظمة في أيار ١٩٩٩ خلق آلية لتنفيذ برنامج تدريجي تهدف إلى تحرير النقل الجوي بين الدول العربية وتوقيع اتفاقية متعددة الأطراف تنظم ذلك التحرير- وقعت في دمشق يناير ٢٠٠٤- وبدأ سريانها منذ نوفمبر ٢٠٠٦. وفي الواقع تتطلب الاستفادة من ميزات تطبيق هذه الاتفاقية وإيجابياتها من قطاع النقل الجوي المبادرة إلى توفير متطلباتها ومستلزماتها بما في ذلك تحديث المطارات وبناء أسطول جوي حديث، ومواءمة للأنظمة والقوانين وغيرها من المتطلبات اللازمة للحصول على حصة عادلة^(١)، وبالرغم من الاتفاق في الأدبيات والدراسات الاقتصادية حول معنى تحرير النقل الجوي، إلا أنه يلاحظ في كثير من الأحيان حدوث خلط عند تناول هذا الموضوع حيث يستخدم هذا المفهوم بمسميات مختلفة: التحرير **Liberalization**، والخصخصة **Privatization**، إلغاء القيود **Deregulation**، والسموات المفتوحة **Open Skies**، ومشاركة القطاع الخاص في تقديم البنية الأساسية^(٢).

(١) د. محمود قاسم زنبوع، تحرير النقل الجوي العربي وقدرة قطاع النقل الجوي السوري على توفير متطلبات نجاحه، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة دمشق، مجلد ٣١، العدد ٢، ٢٠١٥، ص ٢٣٧.

(٢) د. عادل رجب، آثار تحرير المرافق العامة على الكفاءة الاقتصادية، أوراق اقتصادية، العدد (٢٢) مركز البحوث والدراسات الاقتصادية والمالية، جامعة القاهرة، نوفمبر ٢٠٠٣ لمزيد من التفاصيل في هذا السياق يراجع:

Izaguire, A.K. and G. Rao. 2000: "View Point: Private infrastructure. The to Sett private sector and infrastructure network", note no. 15. Washington, D.C.: World Bank. Tohamy, Sahar, and Nihal El-Megharbel (2001): "Private participation in airport activity in Egypt". Working paper series, no. 65. Cairo, Egypt: The Egyptian Center for Economic Studies. Laffont, JJ. 2001: "Institutions, regulation and development. Distinguished lecture series", no. 16. Cairo: - Egyptian Center for Economic Studies. Galbiati, R. 2003: "An institutional analysis of liberalization and privatization: The case of public utilities in Italy". Research project, European school on New Institutional Economics, University of Siena, March-April. Stiglitz, J.E. 1989: "Perspectives on economics development: Markets, market failures and development". AER 79, no. 2 (May). World Bank. 1994: "Infrastructure for development". World Development Report. (May) Cambridge, UK: Oxford University Press. Brada, Josef. C. 1996: "Privatization is transition, or is it?" Journal of Economic Perspectives 10, no. 2 (Spring).

ويتبين بمراجعة الأدبيات أن الأوروبيين استخدموا مفهوم تحرير النقل الجوي **Liberalization** كمرادفًا لمفهوم إلغاء قيود الطيران الذي ظهر عام ١٩٧٨ في الولايات المتحدة الأمريكية **Airline Deregulation Act** وإن كان طبق بشكل أكثر عمومية من المفهوم الأخير. كما ينبغي التفرقة بين كل من تحرير النقل الجوي كمعنى أشمل لإلغاء القيود من ناحية، والسموات المفتوحة من ناحية أخرى.

والتحريير يعني تهينة السوق أمام النشاط الخاص، وتحفيز الاستثمار المحلي وجذب الاستثمار الأجنبي من خلال تحرير سياسات التسعير والتوزيع، والسياسات المالية والنقدية، وحرية الدخول والخروج، وإزالة كل الحواجز، وتقليص عمل الحكومة في المجالات التي تعمل فيها آلية السوق، مما يؤدي إلى تحسين الكفاءة، وتعزيز المنافسة، وتوسيع نطاق الملكية^(١).

ويعد مصطلح السموات المفتوحة^(٢) **Open Skies**، أحد أهم المصطلحات التي برزت خلال السنوات القليلة الماضية على الصعيدين الدولي والمحلي وهو في الواقع، ليس مجرد مصطلح هام فقط ويستحق النظر إليه بعناية، ولكن يعد إطارًا لمفهوم جديد سيحدث ثورة هائلة في عالم النقل الجوي وحرية الطيران المدني. كثير من اتفاقيات السموات المفتوحة حملت في طياتها التطبيق الكامل لمفاوضات السموات المفتوحة، وتهدف هذه الاتفاقيات إلى تعزيز التفاهم المتبادل والثقة من خلال منح جميع المشاركين دورًا حقيقيًا لتعزيز الانفتاح والشفافية والتحرر في مجال النقل الجوي. وعليه فهي تعني بفتح الأسواق أمام شركات الطيران لتقديم خدماتها من خلال حرية في السعة والحركة، وتقديم أسعار مناسبة تحقق المكاسب لكل من الركاب والشحن الجوي، ومقدمي الخدمة، والمجتمع ككل. وهو ما يعني مزيدًا من المرونة في تطبيق حرية النقل الجوي **Freedom of the Skies** المعمول بها بمقتضى لمعاهدة شيكاغو ١٩٤٤ لتنظيم حركة النقل الجوي العالمي خاصة الحرية الخامسة^(٣)، عن

(2) Private Participation in Infrastructure PPI (2003 Galbiati, ٢٠٠١ Laffont, ٢٠٠١ Tohamy and El - Megharbel, ٢٠٠٠, Izaguire and Rao ١٩٩٩, البنك الدولي ١٩٩٦ Brada, ١٩٩٤ World Bank, ١٩٨٩, Stiglitz o to Setting

(١) د. ماجدة شلبي، تحرير النقل الجوي واندماج وتحالف شركات الطيران لدعم القدرة التنافسية في ظل المتغيرات الدولية وأثره على الاقتصاد المصري، المؤتمر العلمي الدولي "قضايا معاصرة في القانون الجوي القضائي" خلال الفترة من ٢٢-٢٣ فبراير ٢٠١٧، كلية القانون، جامعة الشارقة ص ١٧، د. عادل رجب، آثار تحرير المرافق العامة على الكفاءة الاقتصادية، المرجع السابق، ص ١٤٦.

(٢) استخدم هذا التعبير في عهد الرئيس أيزنهاور ١٩٥٥ أول مرة أثناء الحرب الباردة بين الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي وكان لأغراض عسكرية لفرض مزيد من الرقابة على الأجواء.

حق شركة طيران دولة في نقل الحمولة من دولة (ب) إلى الدولة (ج) أو إلى الدولة (د) والعكس بشرط أن تكون الدولتان الأخيرتان غير معترضتين على هذه الحرية وبشرط أن تبدأ الرحلة أو تنتهي في دولة المنشأ، للاطلاع على حرية النقل الجوي، د. محمود حامد، المرجع السابق، ص ١٨٧.

(٣) لعبت الإعانات الحكومية بنوعها المباشرة والتبادلية دورًا فعالًا في المراحل الأولى من انتشار خدمة النقل الجوي، إذ احتدمت المنافسة، وتبينت صعوبة اجتذاب كمية وافية من الطلب تسمح بتحقيق معدلات ربح أعلى، ومعدلات استغلال معقولة، مع ارتفاع تكاليف التشغيل لحدثة تلك الخدمة مما استلزم مساندة الدول الشركات الوليدة لتمكين من تقديم خدماتها إلى المسافرين بأجور معقولة تسمح لها بالاستمرار، وكانت الدولة تمنح إعانات لتكفل تشغيل بعض خطوط شبكتها الجوية

طريق فتح المطارات، وإلغاء جميع القيود على عدد الرحلات، وحقوق تشغيل الخطوط، مع ضمان عدم وجود أي ممارسات غير متكافئة أو تمييزية من قبل أي شركة طيران، والاستغناء عن الدعم والإعانات الحكومية أو أي احتكارات أخرى لضمان تحقيق المنافسة العادلة^(١).

وهذه السياسة ربما تأخذ ثلاثة أشكال: شكل الاتفاق من طرف واحد **Unilateral**، أي فتح السماوات أمام كل الدول بشركاتهم المختلفة؛ أو الاتفاق الثنائي، وهي اختيار دولة بعينها لفتح الحركة معها؛ أو متعدد الأطراف، والذي يعني اشتراك أكثر من دولة فيما بينها لتطبيق هذه السياسة دون السماح للآخرين بالاستفادة من مزايا هذا الاتفاق^(٢).

ويعد الاتفاق المبرم في الآونة الأخيرة بين الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي أحدث شكل من أشكال اتفاقيات السماوات المفتوحة، وطبقاً لهذا الاتفاق سيسمح لشركات الطيران الأوروبية داخل الاتحاد الأوروبي والخطوط الأمريكية بالعمل بشكل حر وبدون قيود في المجالين الأوروبي والأمريكي والاستثمار في كل الأنشطة التي لها علاقة بشؤون الطيران المدني والخدمات المترتبة عنها^(٣).

ويعد تطبيق سياسة السماوات المفتوحة في دول جنوب حوض البحر الأبيض المتوسط ومن ضمنها مصر مرحلة هامة على طريق تحرير النقل الجوي الذي يعكس صورة أكثر إيجابية لما ينبغي أن تنتهجه مصر في ذلك المجال بشرط اندماج مصر بالشكل الذي يلائمها ويتفق وظروفها بما يتعلق بقدرتها على فرض هذه الشروط وكيفية توافر المقومات التشريعية لديها والتي تسمح بالعمل بهذه السياسة بما لا يعد تطبيقها تفريطاً في الحقوق السياسية للدولة مع أهمية تتبع الآثار الاقتصادية المترتبة على هذه السياسة بالنسبة للجذب السياحي والتبادل التجاري بين مصر والدول الأخرى.

ويؤثر تطبيق مفهوم السماوات المفتوحة على مدى قدرة المطارات المصرية الاستيعابية للمسافرين، علاوة على الدور الهام الذي تلعبه المطارات المصرية في استيعاب الحركة الجوية الزائدة التي سوف تتولد من جراء تطبيق التحرير. اتباع أسلوب تحرير النقل الجوي في الاتحاد الأوروبي

التي تتخفف فرص تحقيق الربح عليها؛ إلا أن الأوضاع الاقتصادية المتردية لشركات الطيران الأوروبية، وعدم استطاعة الحكومات تقديم مزيد من الإعانات، تقع بها نحو محاولة تحقيق عدد من الإجراءات التي تتفق مع مقتضيات السوق، ف جاء التحول نحو التحرير (رجب ١٩٩٨). gate W ويختلف مستوى التحالف من دولة إلى أخرى حيث قد يتدرج من أدنى صورته والتي تتمثل في شكل مشاركة الرمز Code Sharing، أو ٥٠٠ تمام الاشتراك في برنامج تعد السفر =Frequent Flyer Program= أو تنسيق بين خدمات الشركات Sharing Lounges Facilities لتصل إلى أقصى مستوى له عندما يتم شراء إحدى شركات الطيران حصص أو أسهم شركة أخرى.

(١) د. خيرى الحسيني، السماوات المفتوحة وسياسة النقل الجوي في مصر مستقبلاً - مركز بحوث ودراسات الدول النامية - كلية الاقتصاد والعلوم السياسية والأهرام الاقتصادي السماوات المقترحة - العدد ١٩٤ - أول فبراير ٢٠٠٤، ص ١٤٣.

(٢) د. محمد سراج الدين محمد، النقل الجوي وتلوث البيئة في مدينة القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، ١٩٩٨، ص ٣٠.

(٣) د. خيرى الحسيني، السماوات المفتوحة وسياسة النقل الجوي في مصر مستقبلاً - مرجع سابق، ص ١٤٣.

وعرض نموذج من النماذج المستخدمة في اتفاقيات السماوات المفتوحة بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية^(١).

وتتجه كثير من شركات الطيران إلى تكوين ما سمي بالتحالفات Airlines Alliances في النصف الثاني من الثمانينيات والذي عزز في أواخر التسعينيات كرد فعل إزاء صعوبة تحقيق السماوات المفتوحة بين الولايات المتحدة وأوروبا، بهدف الوصول إلى نقاط توزيع أكثر شمولاً على الشبكة مما يزيد من السعة المقعدية، والتحكم في الأسعار، ويعتبر التحالف شكلاً من أشكال اتفاقات التسويق التي تتم بين شركات الطيران لتخدم أكبر عدد من الأسواق وللسيطرة على أنصبة في السوق العالمية عن طريق تخفيض النفقات إعمالاً لمفهوم اقتصاديات النطاق Economics of Scope، مما يتيح استخدام أسلوب إدارة العوائد Yield at W Management Settings to، ويرى (Porter) أن التحالفات وإن كانت أداة لتعزيز الميزة التنافسية، ووسيلة انتقالية تكثر عند حدوث تغيير هيكلي في الصناعة نتيجة لتدهور الأوضاع المالية للشركات ولصعوبة تطبيق سياسة التحرير، إلا أنه يصعب التحكم فيها وإدارتها مما يجعلها مخاطرة لإمكانية تحولها إلى احتكار^(٢).

وقد تم وضع برنامج بين الدول العربية لفتح الأجواء بينها، وتحرير النقل الجوي، لغرض تشجيع زيادة حركة النقل الجوي العربي للركاب والبضائع، وخفض كلفته، وزيادة القدرة التنافسية لشركات الطيران العربية. وتم وضع برنامج زمني لتحرير النقل الجوي وافق عليه مجلس وزراء النقل العرب في العام ١٩٩٨، كانت المرحلة النهائية بدأت من نوفمبر ٢٠٠٦، وهي إطلاق الحرية الخامسة للنقل الجوي^(٣) المنتظم بين الدول العربية، وهي من أهم مراحل التحرير حيث من خلالها يتم كسر احتكار شركات الطيران. وقد نجم عن ذلك زيادة في حركة النقل الجوي بين الدول العربية بنسبة ٢٤% منذ بدء تطبيق البرنامج. وقد دخلت اتفاقية النقل الجوي بين الدول العربية حيز التنفيذ ابتداءً من ١٨ فبراير ٢٠٠٧ وهي الاتفاقية التي يتم العمل بموجبها في المرحلة الأخيرة من برنامج فتح الأجواء لتحل محل الاتفاقيات الثنائية بين الدول^(٤).

ويتركز تحرير النقل الجوي في بلدان المركز أي ما يسمى بالدول المتقدمة حيث تمثل الجزء الأكبر من سوق الطيران من حيث مستوى العرض وشركات الطيران والخطوط والركاب وتسيطر بحكم الأمر الواقع أو بحكم القانون على المؤسسات الدولية في هذا المجال.

وعلاوة على التنفيذ التدريجي لتحرير النقل الجوي 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 فإنه يوجد عدد ضئيل من الأبحاث تركز على تحرير النقل الجوي في الدول الطرفية وشبه الطرفية (الفقيرة وشبه الفقيرة). وينبغي دراسة بعض الدراسات التطبيقية وتجارب الدول في التحرير والسماوات المفتوحة وكما يأتي:

(١) د. محمد سراج الدين محمد، النقل الجوي وتلوث البيئة في مدينة القاهرة، مرجع سابق، ص ٣٠.

(٢) Porter, Michael. (1990): "The competitive advantages of nations". New York: Macmillan.

(٣) د. صالح بن كده، الخطوط الجوية في السعودية التسعير والتذاكر، جدة، المملكة العربية السعودية، ٢٠١٠، ص ٩.

(٤) د. محمد سراج الدين محمد، النقل الجوي وتلوث البيئة في مدينة القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر،

١. التجربة الأمريكية في تحرير النقل الجوي Deregulation Airline والسماوات المفتوحة:

إن سوء الأوضاع الذي وصلت إليه هيئة الطيران المدني الأمريكي التي كانت تعرف باسم مجلس الطيران المدني Civil Aeronautic Board خلال السبعينيات يعد السبب الرئيسي في قرار التحرير والخروج عن التنظيم الدولي لخدمة النقل الجوي، فقد عانت هذه الهيئة في هذا الوقت من تضخمها وشعبها إلى جانب صعوبة اتخاذ أي قرار يتعلق بتحديد الأسعار أو حقوق الطيران. كما إن ظهور الطاقات العاطلة بها أضعف أي حافز للتجديد في هذا المجال. ففي الولايات المتحدة أن قانون الطيران الاتحادي لعام ١٩٠٨ قد قام بتحرير النقل الجوي الذي يهدف إلى الغاء أو تخفيف قيود التسويق ومن ثم الاحتكارات القائمة. وكذا تخشى بعض الدراسات الاقتصادية من التدخل الحكومي في تحديد العرض والطلب والأسعار إذ يؤدي ذلك إلى عدم الكفاءة وزيادة الأسعار وتقييد المستخدمين فتحرير النقل يؤدي إلى عكس ذلك^(١).

وهناك بعض الآراء الاقتصادية التي سادت في أواخر السبعينيات وتتمثل في ضرورة إزالة موانع الدخول لتشجيع المنافسة كانت دافعاً للأخذ بسياسة التحرير، ويمكن تقسيم المرحلة الزمنية للتجربة الأمريكية في تحرير النقل الجوي إلى مرحلتين محددتين: أولهما منذ إعلان قانون تحرير الطيران Airline Deregulation Act عام ١٩٧٨ وحتى عام ١٩٨٤، وثانيهما التي بدأت منذ عام ١٩٨٥ وحتى الفترة الراهنة^(٢).

وعليه فإن الولايات المتحدة الأمريكية قد فتحت الطريق أمام تحرير النقل الجوي بإزالة القيود أمام السوق المحلية لصالح الشركات الأمريكية واستثناء الشركات الأجنبية وقد أثبت البعض مساهمة تحرير النقل الجوي بشكل فعال في تحسين الاقتصاد في الولايات المتحدة، وعليه فإن بعض المؤسسات الدولية تتمتع بطابع حرية التجارة وتحريرها من القيود مثل منظمة التجارة العالمية (wto) ومنظمة التعاون والتنمية واستندت في ذلك على تحرير الشركات الأمريكية والاتفاقية الثنائية الحرة بين المملكة المتحدة وهولندا على التحرير التدريجي للسوق المحلي في المملكة المتحدة.

٢. الاتحاد الأوروبي وتحرير النقل الجوي Liberalization:

يعد الاتحاد الأوروبي منظمة متميزة، يتجاوز التكامل بها حدود التعاون الإقليمي والتي أقامت بوضع سياسات تدريجية للنقل الجوي ويمكن القول بان أوروبا قامت بتطبيق مبدأ التحرير في بداية الثمانينيات، بعد أن زادت خسائر شركات الطيران الأوروبية، خصوصاً خلال السبعينيات، فيما عدا قليل منها نتيجة لوضعها التنافسي أو للخبرة التاريخية، ففقدت قدرتها على المنافسة في سوق منطقة شمال الأطلسي خصوصاً بعد إعلان الولايات المتحدة الأمريكية إلغاء القيود ودخول عدد هائل من الشركات

(١) د. ماجدة شلبي، تحرير النقل الجوي واندماج وتحالف شركات الطيران لدعم القدرة التنافسية في ظل المتغيرات الدولية وأثره على الاقتصاد المصري، المرجع السابق، ص ١٩.

(2) Buttons, K.K. Haynes, and R. Stough. 1998: "Flying into the future, Cambridge". MA: Edward Elgar Publishing Inc, p54.

الأمريكية في سوق الطيران الأمريكي والتي عرضت أسعارًا متدنية جدًا أدت إلى إفلاس كثير من الشركات الموجودة وخسارة الشركات الأوروبية^(١).

وبخصوص أعضاء الاتحاد الأوروبي فقد قاموا بإصلاحات تدريجية في السياسات الداخلية في الطيران المدني؛ حيث بدأت شركات الطيران الوطنية تطبيق الخصخصة الكلية أو الجزئية مع السماح للقطاع الخاص بالمشاركة في تقديم الخدمات المصاحبة للعملية النقلية، ولكن المطارات والبنية الأساسية لم تتم خصصتها إلا في المملكة المتحدة، وكانت المملكة المتحدة أول دولة تخصص شركة طيرانها الوطنية **British Airways** كلية مع إحداث تغييرات هيكلية في الإدارة، لتخفيف العبء عن كاهل الحكومة، وزيادة إنتاجية الشركة، وإن لم تفتح السماوات البريطانية، إذ استمرت في تطبيق التشغيل الجوي على أساس الاتفاقيات الثنائية وإن اتسم بمرونة أكبر^(٢).

ولقد قامت ألمانيا وكذلك هولندا بعملية خصخصة جزئية لشركتهما فعرضتا ما يقارب من ٤٩% من أسهم شركتهما في اكتتاب عام ليظل الجزء الأهم مملوكًا للدولة لمنع الاحتكار وسوء الاستغلال. أما فرنسا وأسبانيا وإيطاليا فكان تحمسهم أقل لأسلوب الخصخصة أو لتحرير أجوائها أمام الدول الأخرى الأعضاء في الاتحاد، **Activa** وقد بقيت كل دولة عضو في الاتحاد تسير رحلاتها مع الدول الأخرى وقًا للإطار التنظيمي كم والاتفاقيات الثنائية التي نصت عليه معاهدة شيكاغو بالنسبة لكل من الأسعار، وخدمة الركاب، وتسهيلات الحركة الجوية، ونظم التسويق والإدارة، وأصبحت دول أوروبا أكثر تشددًا وحرصًا على عدم فتح السماوات لاعتبارها منافسة معرقلة لتنمية صناعة النقل الجوي^(٣).

وعليه أضحت المنافسة في مجال الخدمات المقدمة من قبل شركات الطيران فقط حيث يقوم أكثر من ناقل جوي بتقديم رحلات جوية متشابهة ولكن غير متماثلة. حيث تتصف طبيعة خدمة النقل الجوي بتمايزها بالرغم من اشتراك أكثر من شركة في تقديم الخدمة على ذات الخط الجوي وذلك لاختلاف نوعية الخدمة المقدمة على كل خط^(٤)، وقد أبدت الحكومات الأوروبية تمسكها حينئذٍ بمبدأ عدم فتح السماوات للآخرين لما يوفره لمواطنيها من خدمة أفضل وسعر أقل وشبكة جوية أكثر اتساعًا، كما يحول دون ظهور الاحتكار الذي قد يخل باستقرار السوق، إلى جانب ضمان تحقيق الاعتبارات الوطنية والأمنية.

وتزامن تمسك الدول الأوروبية بتطبيق الاتفاقيات الثنائية للخطوط المنتظمة الذي لم يسفر عن تحسن مستوى الخدمة الجوية، مع نمو سوق الطيران العارض (الشارتر) ذلك الذي ظهر لمقابلة الطلب السياحي المتزايد في أوروبا، فاعتمدت هذه السوق الأخيرة على تطبيق مبدأ المنافسة، وتحقيق الربحية

(١) د. خيربي الحسيني، السماوات المفتوحة وسياسة النقل الجوي في مصر مستقبلاً، المرجع السابق، ص ١٢٦. انظر ورقة العمل المقدمة من الاتحاد الأوروبي إلى المؤتمر العالمي للنقل الجوي لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، ١٩٩٤، الملحق الأول بهذا التقرير.

The Gradual Development of the Example of the European Union Regional Arrangement

(٢) د. عادل رجب، التجربة الأوروبية في النقل الجوي والآثار المترتبة عليها، المرجع السابق، ص ٢٥٦.

(٣) د. خيربي الحسيني، السماوات المفتوحة وسياسة النقل الجوي في مصر مستقبلاً، المرجع السابق، ص ١٢٧.

(٤) د. عادل رجب، اقتصاديات النقل الجوي الخارجي مع دراسة تطبيقية على جمهورية مصر العربية - رسالة دكتوراه غير منشورة - كلية الاقتصاد والعلوم السياسية - جامعة القاهرة، ١٩٩٧، ص ١٥٤.

التجارية، ولعبت شركات السياحة دورًا هامًا في اتخاذ القرارات والتحكم فيها من خلال عرض خطوط الطيران غير المنتظم بأسعار أقل، وفي عدد أكبر من النقاط في ظل تطور تكنولوجي واتساع لشبكة المعلومات عند مقدمي الخدمة والمستهلكين أتاحت قدرًا أعلى من الشفافية وبالنسبة لبقية دول العالم، نجد أن هناك دراسة للسوق الياباني، أكدت على الدور الذي لعبه إلغاء القيود في زيادة معدلات أرباح شركات الطيران، وانخفاض الأسعار وارتفاع مستوى إنتاجية الشركات، وبالتالي رفاهة المستهلكين^(١).

ولقد كان لخصخصة شركات الطيران في دول شرق آسيا وخاصة ماليزيا أثر بالغ على معدلات نمو الاستثمارات في هذا القطاع، وإن لم يتبين بوضوح على الأسعار أو الإنتاجية. أما في أمريكا اللاتينية فنجد مثلًا أنه على الرغم مما حققته خصخصة شركة الطيران المكسيكية من تحسن في الإنتاجية والنجاح في تغطية نفقات التشغيل لعامين متتاليين، غير أن عدم القدرة على تخفيض الأسعار ترتب عليه ضعف الطلب ومن ثم تحقيق خسائر، وعليه يستلزم نجاح الخصخصة أن يصاحبه إصلاح هيكل، أي تبني التتابع السليم لخطوات الإصلاح من إصلاح قطاعي إلى التحرير مع تعزيز الدور التنظيمي للدولة كي توتي الإصلاحات ثمارها^(٢).

أما إطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية فنظرًا إلى التحولات والتطورات التي يشهدها قطاع النقل الجوي على الصعيد الدولي والإقليمي، وما يترتب على ذلك من آثار تنعكس على قطاع النقل الجوي العربي، حيث عكفت الهيئة العربية للطيران المدني على بحث مختلف السبل الكفيلة بالتعامل مع تلك التطورات ومواكبتها بما يتناسب ومصالح الطيران المدني العربي بأخذها بالحسبان أهمية التكامل الاقتصادي العربي بوصفه وسيلة أساسية لتعزيز التنمية العربية الشاملة في إطار اقتصاد عربي يواكب التطورات الاقتصادية على المستوى الدولي والإقليمي، وقد ارتكزت في ذلك على مبادئ اتفاقية تيسير التبادل التجاري وتنميته بين الدول العربية، التي أقرها المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية في ٢٧ فبراير ١٩٨١م، وخصوصًا المادة الثامنة عشرة منها التي تنص على تعاون الدول الأطراف لتيسير النقل والمواصلات بمختلف الوسائط على أسس تفضيلية فيما بينها، وتحقيقًا لأحكام المادة الخامسة من اتفاقية الهيئة العربية للطيران المدني التي تنص على أن من بين أهداف الهيئة وأغراضها العمل على تنمية النقل الجوي العربي وتطويره بما يستجيب لحاجات الأمة العربية في نقل جوي آمن ومنتظم وفعال وسليم، فقد أثمرت جهود الهيئة العربية للطيران ومحاولاتها عن وضع برنامج زمني يتم التدرج من خلاله في إطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية أقرته الجمعية العامة الخامسة للهيئة العربية للطيران المدني في أيار عام ٢٠٠٠ ويتلخص هذا البرنامج بالمراحل الأربع الآتية^(٣):

المرحلة الأولى: من نوفمبر عام ٢٠٠٠م حتى أكتوبر عام ٢٠٠٢م وتتمثل في تحرير حقوق نقل البضائع والنقل الجوي غير المنتظم، وتحدد سلطات الطيران المدني في الدول العربية المنضمة لهذه

(١) Yamauchi and Murakami, Yamauchi, Hirotaka, and Hideki Murakami (1995): "Air Transport in Japan Activate Policy changes and its evaluation". Economic Research Institute, discussion paper, no. 62 (August). Tokyo: Economic Planning Agency, p45.

(٢) د. أحمد جلال تقييم إصلاحات قطاع الكهرباء في بعض البلدان العربية، الإصلاح القطاعي أم مشاريع ال (BOT)، سلسلة أوراق العمل رقم (٦٣) المركز المصري للدراسات الاقتصادية، القاهرة، نوفمبر، ٢٠٠١، ص ٦.

(٣) كتاب الأهرام الاقتصادي رقم /١٩٤/ فبراير ٢٠٠٤ - السماوات المفتوحة (أثار فتح المجالات الجوية على النقل الجوي في مصر) - مركز بحوث دراسات الدول النامية - ص ١٧٨.

الاتفاقية الإجراءات التنظيمية المناسبة لرفع القيود المفروضة على نقل البضائع، والنقل غير المنتظم، ومنح التسهيلات الإدارية والإجرائية المناسبة، وعدم فرض رسوم طيران إضافية دون مبرر.

المرحلة الثانية: من نوفمبر عام ٢٠٠٢م حتى أكتوبر عام ٢٠٠٤م وتتمثل في إطلاق حريات النقل الجوي للرحلات بالمناصفة إلى التقاسم بنسبة ٤٠% إلى ٦٠% بين كل^(١) طرفين من أطراف الاتفاقية المنتظمة بالانتقال من نظام تقاسم السعة، تمهيداً للرفع الكامل للقيود المفروضة على السلعة، إذ إن الإبقاء على نسبة واحدة يعد أمراً تحكيمياً يتعارض مع الطبيعة المختلفة لأوضاع أسواق النقل الجوي بين الدول العربية، وتطوير تلك النسبة بشكل تدريجي بما يناسب أوضاع كل سوق، إلى أن تصل إلى مرحلة الفتح الكامل.

المرحلة الثالثة: من نوفمبر عام ٢٠٠٤م حتى نوفمبر عام ٢٠٠٦م إطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية بمنح حقوق النقل الجوي الثالثة والرابعة دون قيود، وهذه المرحلة تعد المرحلة الحقيقية في تحرير النقل الجوي بين الدول العربية. وقد وضعت قواعد لتنظيم ممارسة تلك الحريات مثل: ضمان حق المنافسة، مع وضع آلية لتسوية المنازعات، واعتماد مبدأ العرض والطلب بالنسبة إلى تعريفات النقل الجوي بين الدول العربية وتشجيع التحالفات التسويقية، والتعاون في مجال تقديم الخدمات الأرضية... إلخ.

المرحلة الرابعة: ابتداءً من أكتوبر عام ٢٠٠٦م وتتمثل في إطلاق الحرية الخامسة بين الدول العربية وهي آخر مرحلة من برنامج تحرير حريات النقل الجوي، وتُطبَّق هذه المرحلة حين تكتسب سلطات الطيران المدني والناقلات العربية الخبرة الكافية لدخول الأسواق وتحريرها، وتتهيأت لإطلاق الحرية خلال المراحل السابقة. وتنفيذاً لقرارات مؤتمر القمة العربي المنعقد في بيروت عام ٢٠٠٢، تقرر تكليف وزراء النقل العرب إعداد مشروع اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية التي وقّع عليها من قبل وزراء النقل والطيران المدني العرب خلال مؤتمهم الذي انعقد في دمشق خلال المدة ١٨ - ١٩ يناير 2004م^(٢)، وهذه الاتفاقية دخلت حيز النفاذ بداية من ١٨ أكتوبر ٢٠٠٦م بعد أن وافقت عليها سبع دول عربية وهي: سوريا ومصر والأردن والسعودية والإمارات العربية المتحدة والمغرب وعمان. حيث تألفت الاتفاقية من ١٢ فصلاً و٥ ملاحق نصت على إطلاق الحرية الخامسة للنقل الجوي المنتظم بين الدول العربية، وعلى كيفية ممارسة حقوق النقل الجوي، وتراخيص التشغيل والشهادات، والمتطلبات التجارية لشركات النقل الجوي، والضرائب والرسوم، والإعانات الحكومية لشركات النقل الجوي والسلامة الجوية وحماية البيئة، والعلاقات مع التكتلات والمنظمات الإقليمية، وقواعد المنافسة، ومعايير وإجراءات تحديد التعريفات... إلخ.

ولتنفيذ اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية التي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 18 أكتوبر ٢٠٠٦، وما يستتبعه ذلك من مواعمة وتكييف للأنظمة والإجراءات المحلية المتعلقة بالجوانب الاقتصادية للنقل الجوي. ولتنفيذ البيان الختامي الصادر عن مؤتمر وزراء النقل والطيران المدني

(١) تقاسم السعة: اتفاق ينص على حصة كل طرف من أطراف الاتفاقية من الحمولة (ركاب وبضائع) المسموح نقلها بين البلدين.

Izaguire, A.K. and G. Rao. 2000: "View Point: Private infrastructure. The private sector and infrastructure network", note no. 15. Washington, D.C.: World Bank, p98.

(٢) الهيئة العربية للطيران المدني - اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية - دمشق في ١٩/١٢/٢٠٠٤.

العرب بدمشق (١٨ - ١٩ فبراير ٢٠٠٤)، (الذي دعا الهيئة العربية للطيران المدني إلى متابعة التنظيمات القانونية والإجراءات المكتملة التي من شأنها تنفيذ الاتفاقية المذكورة واستكمالها وتفعيلها، حيث شكّل فريق عمل لإعداد قواعد للتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الذي أنجز في اجتماعه السادس في الرباط يومي ١٩-٢٠ فبراير ٢٠٠٧ المسودة الأولية لمشروع قواعد التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي. وتأتي أهمية هذه القواعد بوصفها تمثل اللائحة التنفيذية لاتفاقية التحرير، إذ وضعت اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية الموقعة في دمشق ٢٠٠٤ المبادئ الأساسية للتحرير دون الخوض في الجزئيات الدقيقة للتنفيذ^(١).

وتألفت المسودة الأولية لمشروع قواعد التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي من ٢٣ بابًا و٩٧ مادةً ويمكن تلخيص مضمونها بما يأتي: "إجراءات تعيين النواقل الوطنية وشروطه والوثائق اللازمة، وتحديد حقوق النقل المتاحة، ونظام المنافسة وآلية الضمانات الكفيلة بحسن تطبيقه، ووضع معايير إرشادية للتعرفات المطروحة، ومعالجة موضوع الدعم الحكومي للشركات الوطنية، وحقوق المستهلك، والغطاء التأميني الواجب على شركات الطيران لضمان حقوق المستهلك. وتحديد التزامات مشغلي المطار تجاه مستخدميه، وتحديد حالات تقاسم الرموز وموانعها، وتقاسم الرموز يعني تقاسم شركتين حصة في الرحلة المخصصة نفسها لإحدى الشركتين، كأن يقوم راكب بشراء مقعد في شركة طيران ما ويسافر على شركة طيران أخرى، وشروط استئجار الطائرات"، واختتمت القواعد بتخصيص الباب الثاني عشر منه لخدمات النقل الجوي غير المنتظم فيما يتعلق بالتعرفات والشحن والرحلات السياحية وشروط تشغيلها دون إغفال رحلات الحج والعمرة.

(١) الهيئة العربية للطيران المدني - المسودة الأولية لمشروع قواعد التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الاجتماع السادس لفريق العمل - الرباط ١٩ - ٢٠ شباط ٢٠٠٧، ص ٤.

المطلب الثاني

أهمية تحرير النقل الجوي

كان للنمو السريع في التجارة الدولية والتطور التكنولوجي دورا رئيسيا في إحداث تغييرات كبيرة في قطاع النقل الجوي، الذي يعد أحد أهم القطاعات التي حظيت باهتمام الاقتصاديين لدراسة أثر تحريرها على رفع الكفاءة الاقتصادية، وقد بينت الدراسات التطبيقية إمكانية إدخال المنافسة وتفكيك الحزمة Unbundling في معظم أنشطته ومن ثم تحسين نوعية الخدمة فيه وانخفاض الأسعار. وأكدت تجارب الدول على الدور الذي تلعبه سياسة السماوات المفتوحة في نمو حركة السياحة والتجارة العالمية.

وشهد عقدا السبعينيات والثمانينيات اتجاهاً جلياً نحو تحرير النقل الجوي، حيث تنامت الأفكار والآراء التي تنتقد فكرة الاحتكار الطبيعي لتلك الخدمة، وأهمية تقديمها من قبل الدولة، كما نادت آراء أخرى برفض خضوعها للتنظيم المؤسسي Regulation من قبل الإيكاو والأياتا. وقد استند مؤيدو التحرير Deregulation إلى زوال المبررات التي أدت فيما مضى إلى اللجوء إلى هذا التنظيم مثل: حداثة الخدمة وضيق السوق، وظاهرة تزايد الغلة مع الحجم، بل إن هؤلاء يرون أن ظهور الطاقات العاطلة وارتفاع نفقات تشغيل النقل الجوي وانخفاض إنتاجية بعض الشركات العاملة إنما يرجع إلى التدخل الحكومي ووجود الاحتكار^(١).

ويعتبر مصطلح السماوات المفتوحة من المصطلحات الهامة التي برزت خلال السنوات الأخيرة على الصعيدين الدولي والمحلي. وهو ليس مجرد مصطلح هام فقط، ولكن بعد ظهور المفهوم جديد أحدث ثورة في عالم النقل الجوي وحرية الطيران المدني.

ولقد حملت الكثير من اتفاقيات السماوات المفتوحة في طياتها التطبيق الكامل لمفاوضات السماوات المفتوحة، وتهدف هذه الاتفاقيات إلى تعزيز التفاهم المتبادل والثقة من خلال منح جميع المشاركين دوراً مباشراً لتعزيز الانفتاح والشفافية والتحرر في مجال النقل الجوي.

ويعد الاتفاق المبرم بين الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، من أهم أشكال اتفاقيات السماوات المفتوحة، وبموجب هذا الاتفاق سيسمح لشركات الطيران الأوروبية داخل الاتحاد الأوروبي والخطوط الأمريكية بالعمل بشكل حر وبدون قيود في المجالين الأوروبي والأمريكي والاستثمار في جميع الأنشطة التي لها علاقة بشؤون الطيران المدني والخدمات المترتبة عنها.

ويعد تطبيق سياسات السماوات المفتوحة في دول جنوب حوض البحر الأبيض المتوسط ومن بينها مصر مرحلة هامة على طريق تحرير النقل الجوي الذي يعكس صورة أكثر إيجابية لما ينبغي أن تنتهجه مصر في هذا المجال بشرط اندماج مصر بالشكل الذي يلائمها ويتفق وظروفها بما يتعلق

(١) د. خيرى الحسيني، المرجع السابق، ص ٣٢-٣٣. ود. أحمد الرشيدى، حول بعض الجوانب القانونية للسياسات السماوات المفتوحة، مركز بحوث ودراسات الدول النامية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، الأهرام الاقتصادي السماوات المفتوحة، العدد ١٤، ٢٠٠٤، ص ٢٩، ود. عادل رجب، اقتصاديات النقل الجوي الخارجي مع دراسة تطبيقية على جمهورية مصر العربية، المرجع السابق، ص ٩٨.

بقدرتها على فرض هذه الشروط وكيفية توافر المقومات التشريعية لديها والتي تسمح بالعمل بهذه السياسة بما لا يعد تطبيقها تفریطاً في الحقوق السياسية للدولة مع لزوم تتبع الآثار الاقتصادية المترتبة على هذه السياسة بالنسبة للجذب السياحي والتبادل التجاري بين مصر والدول الأخرى^(١).

ويؤثر تطبيق مفهوم السماوات المفتوحة على مدى قدرة المطارات المصرية الاستيعابية للمسافرين، علاوة على الدور المهم الذي تلعبه المطارات المصرية في استيعاب الحركة الجوية الزائدة من جراء تطبيق التحرير.

وبالرغم من اتفاق الاقتصاديين حول أهمية دور النقل الجوي كإحدى دعائم التنمية الاقتصادية للدولة، فإن تحرير النقل الجوي Liberalization الذي يعني رفع يد الحكومة من السيطرة على النشاط، وعدم التحكم في كل من هيكل السوق (إلغاء القيود) Deregulation، ووضع القيود الكمية والسعرية، وحرية الدخول والخروج، وتطبيق السماوات المفتوحة بما يحقق التحسن الكلي في الأداء، والاستغلال الأمثل للموارد لا يزال محل جدل في دول العالم المتقدم، بل والنامي أيضاً؛ ففي الوقت الذي يدافع المؤيدون عن التحرير، ويرون أنه السبيل الوحيد لنمو أعداد السائحين بما يحقق تدفق العملات الأجنبية، وزيادة الأرباح، وإمكانية خلق فرص عمل جديدة بجانب ظهور المنافسة التي تؤدي إلى كفاءة تخصيص الموارد وتتيح إمكانية رفع رفاهة المستهلك^(٢).

وهنا يتخوف المعارضين من الفوضى التي يمكن أن تحدث جراء التحرير، إذ إن زيادة العرض عن الطلب قد تدفع بمستوى الخدمة إلى الانهيار، وحدوث منافسة قاطعة الرقاب Cut Throat Competition. كما يرون أيضاً أن تدني الأسعار بشكل غير عادل من جانب القطاع الخاص المحلي أو من الشركات الأجنبية المنافسة قد يهدد الشركة حاملة العلم في هذه الدولة خاصة عندما يتم دعم الشركات الأجنبية من جانب حكوماتها.

ونادى أصحاب هذا الرأي بفكرة إعادة التنظيم Reregulation والذي لا يعد مقابلاً لمبدأ إلغاء القيود ولكن يراد به تدخل الدولة لتنظيم المرافق المحررة، والرقابة عليها من خلال الإشراف على تسعير الخدمات ونوعيتها لحماية المستهلك، بما يسمح باستمرار المنافسة ويوفر للداخلين الجدد الطمأنينة في القطاع محل التحرير. ولا يختلف الحال في مصر، إذ إنه بالرغم من الاتجاه نحو تحرير النقل الجوي بخطى واسعة إلا أن هناك بعض الأصوات تطالب بالتمهل في سياسة السماوات المفتوحة خاصة في مطار القاهرة الدولي، حتى لا تضر بالشركة الوطنية^(٣).

ونجد في هذا الشأن تصارع أصحاب المصلحة في السياحة والطيران، حيث تطالب المجموعة الأولى بحتمية وسرعة فتح مطار القاهرة الدولي أمام الجميع دون التقيد بالاتفاقيات الثنائية وبالضوابط المرتبطة بالتشغيل من معدلات التردد والحمولة وما إلى ذلك، على أن تتم هذه الخطوة بالتوازي مع تطوير الشركة الوطنية وزيادة حجم أسطولها لتكون قادرة على المنافسة، ويرى هؤلاء في تطبيق ذلك

(1) Hala Raafat Ali Reda: "The Future Strategy Plan of the Egyptian Air Transport Compared with the EU's Experience". Master Degree in EuroMediterranean Studies, Cairo University, Cairo, 2009, p68.

(2) Hala Raafat Ali Reda:op. cit, p69.

(3) د. أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص ٣٥.

الوسيلة الوحيدة لزيادة عدد السائحين، مستنديين إلى ما توصلت إليه الدراسات الحديثة من مؤشرات وأكده الأديبات الاقتصادية في ظل حجم الأسطول المصري حاليًا وقدرته على تغطية طلب السياحة المتوقع وما يرتبط به من آثار مباشرة وغير مباشرة على الاقتصاد القومي وقطاع النقل الجوي.

ويعارض مسؤولو الطيران عملية التحرير الفوري والمطلق للجميع بغير شروط أو تنظيم في مطار القاهرة الدولي، ويؤكدون أن أثرها سوف ينعكس بشكل مباشر على طلب المصريين لصالح بعض الشركات الأجنبية التي قد تعرض أسعارًا شديدة الانخفاض، في ظل حصولها على دعم من حكوماتها، خصوصًا في الخطوط الجوية التي تحقق عائدًا مثل منطقة الخليج. وهذا يعني بدوره خروج جانب كبير من النقد الأجنبي لحساب هذه الشركات، إلى جانب ما قد تترتب عليه من صعوبة تحويل مطار القاهرة الدولي إلى مطار محوري كما هو مخطط له.

وتساهم صناعة النقل الجوي بشكل كبير في تسهيل حركة النقل الجوي سواء الركاب أو البضائع على مستوى العالم وترتبط قارات العالم شرقًا وغربًا وجنوبًا وشمالًا بشبكة من خطوط الطيران تستوعب أعدادًا كبيرة من المسافرين لأهداف مختلفة سواء للسياحة أو العمل وكذلك حركة البضائع على مستوى العالم وبذلك يساهم قطاع الطيران المدني في ربط اقتصاديات العالم بعضها ببعض حيث يمثل هذا القطاع أعلى معدل استغلال للموارد والبنية التحتية حيث تبلغ من ٦٥% إلى ٧٠% وهذا يمثل قرابة ضعف ما تمثله صناعات النقل البري والسكك الحديدية مجتمعة، كما يغطي النقل الجوي تكاليف البنية التحتية وذلك بخلاف النقل البري والسكك الحديدية، كذلك يشارك في إجمالي صافي الدخل القومي من خلال زيادة موارد الدولة من الضرائب التي تخص القطاع^(١).

وعليه؛ فإن دول العالم سواء المتقدمة أو النامية تهتم اهتمامًا ملحوظًا بصناعة النقل الجوي وتطويرها ونموها بوضع استراتيجيات وسياسات تعمل من وجهة نظرها على ازدهار هذا القطاع الهام والحيوي ومن خلال تلك الاستراتيجيات والسياسات تقوم بوضع سياسات الأجواء الخاصة بها فنجد بعض الدول تفتح سماواتها لكل الشركات رغبة منها في إنعاش هذه الصناعة ومفتوحة مع الشركات الوطنية الناقلة ويتم ذلك من خلال حريات النقل الجوي^(٢).

وتنظم اتفاقية شيكاغو التي وقعت في ديسمبر ١٩٤٤ هذه الحريات ويمكن القول إن كل دول العالم تقريبًا وقعت على هذه الاتفاقية التي وضعت تنظيمًا لحريات النقل الجوي وتم ذلك من خلال ستة أنواع من الحريات يمكن استعراضها كما يلي^(٣):

الحرية الأولى: وتعتبر أبسط الحريات الجوية حيث تنص فقط على حق عبور الأجواء إذ يستلزم القيام برحلة جوية من البلد إلى البلد الآخر عبور أجواء دولة أخرى أو عدة دول وذلك من خلال خط سير الرحلة؛ فعلي سبيل المثال حق شركة طيران دولة (أ) في العبور عبر دولة (ب) دون الهبوط فيها

(١) د. عادل رجب، اقتصاديات النقل الجوي الخارجي مع دراسة تطبيقية على جمهورية مصر العربية، المرجع السابق، ص ٩٩.

(٢) Source: Research Presented by ATAG (Air Transport Action Group, p45.

(٣) بروتوكول وقع في مونتريال في ٢٩ سبتمبر ١٩٩٥م بشأن اتفاقية الطيران المدني الدولي شيكاغو ١٩٤٤م، المواد: (٣) و (٥ و ٦)، د. ثروت الأسيوطي، قانون الطيران المدني، القاهرة، ١٩٦٦، ص ١٣٤.

للولوصول إلى الدولة (ج). أي حرية الطائرات المسجلة لدى دولة ما في أن تعبر فضاء دولة أخرى دون الهبوط فيه.

ولعل أول ما أثير في مجال الملاحة الجوية الدولية، وقبل النقل الجوي الدولي هو طلب الحصول على تصريح بعبور أراضي الدول الأخرى، وحرصا على مصلحة كل دولة وأمنها فإنها اشترطت للموافقة على هذا التصريح أن يكون العبور دون الإخلال بشروط هذا العبور وفق قوانين الطيران المدني الدولي. وعلى ذلك فإن من أبرز خصائص هذه الحرية أنها منحت الطائرات الأجنبية لكي تعبر أراضي الدولة المصرحة لها عبورا يلتزم بقواعد الطيران المدني الدولية، فإذا قامت هذه الطائرات بأي عمل أو تصرف يخالف ذلك فإن للدولة المصرحة الحق في منعها من ممارسة هذه الحرية^(١).

وهذا الحق يعد مكفولاً لكل الدول إلا في حالات محددة كحظر عبور الأجواء في أوقات الحرب أو وجود خلاف سياسي حاد بين إحدى الدول ودولة أخرى فتقوم تلك الدول بحظر عبور أجوائها لهذه الدولة^(٢).

الحرية الثانية: وتمثل حق الهبوط الفني للتزويد بالوقود لمواصلة الرحلة أو لإصلاح عطل فني في الطائرة أو لإجراء أعمال صيانة للطائرات فحق شركة طيران دولة (أ) في الهبوط في مطار دولة (ب) للتزود بالوقود أو للصيانة فقط (دون تغيير في حمولتها بسبب إنزال ركاب جدد أو تحميلهم) خلال رحلتها إلى الدولة (ج)، وحق الهبوط لأغراض غير تجارية، أي: حرية الطائرات المسجلة لدى دولة ما في أن تهبط في مطار دولة أخرى لغرض غير تجاري، بمعنى أن يكون هبوطاً فنياً. ولا يتم نقل الركاب من خلال هذه الحرية أي لا يتم التصريح بأي أغراض تجارب لنقل ركاب أو بضائع وتعتبر هذه الحرية أيضاً من أبسط الحريات وقد تضمنت اتفاقية شيكاغو الحق في الحصول على هذه الحرية^(٣).

وإذ لا تستطيع الطائرة الطيران إلى ما لا نهاية؛ وعليه تحتاج إلى الهبوط للتزود بالوقود، وربما تحتاج إلى الهبوط بغية الإصلاح في حال أصابها العطب أو الخلل في جزء منها أو لأية أغراض فنية أخرى. وذلك علاوة على أن قائد الطائرة الأجنبية قد يطلب التصريح بالهبوط في الحالات الاضطرارية، كإصابة أحد الركاب بمرض خطير، أو تعرض الطائرة لتهديد بالخطف أو الاعتداء المسلح عليها.

وبخصوص تبادل الحريات الأولى والثانية: فإنه رغم حقيقة أن تبادل حق العبور من خلال الحريات الجوية الأولى والثانية الخطوط المنتظمة يتم تبادلها جماعياً حسب اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ مما يعطيها الحق الأصيل في قبولها إلا أن الحكومات لا تزال تشير إلى حق العبور بالنص في أغلب اتفاقياتها الثنائية.

الحرية الثالثة والرابعة: ويسمح فيها لشركات طيران من دولة معينة (أ) نقل الركاب والبضائع إلى دولة أخرى (ب) (الحرية الثالثة) وكذلك نقل الركاب والبضائع من الدولة الأخرى (ب) إلى الدولة (أ) الحرية الرابعة^(٤).

فمن حق شركة طيران دولة (أ) في نقل حمولة إلى دولة (ب) الشريك في الاتفاقية الثنائية (في رحلة الذهاب) هي حرية تسمح للطائرات المسجلة لدى دولة ما في أن تنقل حركة جوية (ركاب وبضائع

(١) د. عادلة رجب، اقتصاديات النقل الجوي الخارجي مع دراسة تطبيقية على جمهورية مصر العربية، المرجع السابق، ص ٩٩.

(٢) د. محمود قاسم زنبوعة، المرجع السابق، ص ٢٤٠.

(٣) د. حسن محمد حسن، أثر التحالفات واتفاقيات المشاركة بالرمز على صناعة النقل الجوي، المرجع السابق، ص ٦٠٨.

(٤) د. خيرى الحسيني، المرجع السابق، ص ١٤٣.

وبريدا) من إقليم الدولة المسجلة لديها إلى إقليم دولة أخرى متعاقدة، وذلك بفرض أن هناك اتفاقاً للنقل الجوي بين البلدين، ومثال ذلك أن تقوم مؤسسة الطيران السورية بنقل حركة جوية من دمشق إلى القاهرة، وأن تقوم الشركة المصرية بالنقل من القاهرة إلى دمشق^(١).

أما حق شركة طيران دولة (أ) في نقل حمولة من دولة (ب) في رحلة العودة، هي حرية تسمح للطائرات المسجلة لدى دولة ما في أن تنقل حركة جوية (ركاباً وبضائع وبريداً) من إقليم الدولة الأخرى المتعاقدة إلى إقليم الدولة المسجل فيها الطائرات في رحلة العودة، بفرض وجود اتفاق ثنائي للنقل الجوي بين البلدين. ومثال ذلك قيام مؤسسة الطيران السورية بنقل حركة جوية من القاهرة إلى دمشق، وأن تقوم الشركة المصرية بنقل حركة جوية من دمشق إلى القاهرة^(٢).

وبالتالي يتم نقل معظم حركة النقل الجوي على المستوى العالمي من خلال هذه الحريات فمثلاً هناك حرية للنقل الجوي بين جمهورية مصر العربية والمملكة المتحدة فتقوم شركات الطيران بنقل الركاب والبضائع من المطارات المختلفة داخل جمهورية مصر العربية إلى المطارات المختلفة داخل المملكة المتحدة.

ويتم تنظيم حركة النقل الجوي من خلال اتفاقيات النقل الجوي بين الدولتين المعنيتين، وتكون هذه الاتفاقيات التي تقوم بالتفاوض فيها سلطات الطيران المدني في كل من الدولتين، ويكون للشركات الوطنية في هاتين الدولتين دوراً رئيساً في هذه المفاوضات. وبالطبع تهدف كل دولة للحصول على الحصة العادلة لصالح شركتها الوطنية^(٣).

وبالتالي فإن الحرية الثالثة والرابعة تمثلان شريان حركة النقل الجوي سواء للركاب أم للبضائع بين الدولتين المبرمتين للاتفاقية ويتم ذلك في الغالب من خلال الشركات الوطنية للدولتين، ويمكن القول بأن العامل الحاكم في المفاوضات في هذه الحرية هي قوة وحجم شركات الطيران الوطنية وقدرتها على مناصفة الحركة بين كل الشركات الناقلة في أسواقها فمثلاً تسعى معظم حكومات الدول الأفريقية إلى فتح السماوات ولا تضع قيوداً على الحرية الثالثة والرابعة وتسمح للناقلين في أسواقها بأي حجم من الطاقة المعروضة (المقاعد) وذلك للضعف الشديد للشركات الوطنية في هذه البلد أو رغبة حكوماتها في تنمية وتنشيط حركة النقل الجوي في مطاراتها^(٤).

الحرية الخامسة: وهي حق نقل حركة جوية لأغراض تجارية من دولة ثانية إلى دولة ثالثة على أن تبدأ الرحلة من الدولة الأولى المعينة للناقل الجوي فحق شركة طيران دولة (أ) في نقل الحمولة من دولة (ب) إلى الدولة (ج) أو إلى الدولة (د) وبالعكس بشرط أن تكون الدولتان الأخيرتان غير معترضتين على هذه الحرية بشرط أن تبدأ الرحلة أو تنتهي في دولة المنشأ.

فهي حرية تسمح للطائرات المسجلة في دولة طرف في اتفاقية ثنائية للنقل الجوي في أن تنقل حركة جوية (ركاب وبضائع وبريداً) من إقليم الدولة الأخرى الطرف في الاتفاقية إلى إقليم دولة ثالثة، وبالعكس. فمثلاً نفترض أن هناك بين سورية ومصر اتفاقية ثنائية للنقل الجوي ورد فيها أن من حق المؤسسة المعينة من قبل سورية أن تسيّر في الطريق الجوي: سورية - مصر - تونس - المغرب،

(١) د. حسن محمد حسن، أثر التحالفات واتفاقيات المشاركة بالرمز على صناعة النقل الجوي، المرجع السابق، ص ٦٠٩.

(٢) المرجع نفسه، ص ٦٠٩.

(٣) د. محمود قاسم زنبوعة، المرجع السابق، ص ٢٤٤.

(٤) أ. عبد الله محمد عناني. دراسة عن مساهمة الطيران المدني العربي في السوق العربية المشتركة بتحرير النقل الجوي بين الدول العربية - مركز بحوث ودراسات الدول النامية السماوات المفتوحة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية والأهرام الاقتصادي - العدد ١٩٤ - فبراير ٢٠٠٤ - ص ١٧٤-١٧٦.

وبالتالي فإن من حق مؤسسة الطيران السورية أن تسيّر خطوطها على الطريق الجوي، وأن تمارس حق النقل التجاري من مصر إلى تونس، ومن تونس إلى المغرب والعكس، وهي في هذا تمارس الحرية الخامسة^(١).

فإذا قامت شركة مصر للطيران بتشغيل رحلة بخط سير القاهرة - بانجوك - كوالالمبور - بانجوك - القاهرة فإذا أرادت شركة مصر للطيران وهي الناقل الوطني لجمهورية مصر العربية الاستفادة القصوى من التشغيل الاقتصادي لهذه الرحلة فعليها استغلال كل مقاطع الرحلة كما يأتي^(٢):

- القاهرة بانجوك: استخدام الحرية الثالثة بين جمهورية مصر العربية ودولة تايلاند وكذلك استخدام الحرية الرابعة لنقل الركاب والبضائع من دولة تايلاند إلى جمهورية مصر العربية.

- بانجوك/ كوالالمبور: استخدام الحرية الخامسة لنقل ركاب وبضائع من دولة تايلاند إلى دولة ماليزيا والعكس.

ويذكر أن الحرية الخامسة تعد حرية تكميلية تكمل بها الشركات حركة الحريتين الثالثة والرابعة لتستطيع تحقيق التشغيل الاقتصادي السليم لعملياتها الجوية (عندما تكون الطائرات ضخمة وخطوطها طويلة).

ويمكن القول بأن اقتصاديات تشغيل رحلة بخط السير السابق لا يمكن اعتبار استخدام المقطع بانجوك كوالالمبور تجارياً لنقل ركاب أو بضائع عامل رئيسي في اقتصاديات تشغيل الخط فليس من المعقول أن تطير لطائرة كل هذه الساعات إلى مطار بانجوك لاستغلال المقطع بانجوك / كوالالمبور والعكس ولكن هناك بعض الحالات التي يعتبر الإيراد الخاص بمقطع الحرية الخامسة مكمل لإيرادات باقي مقاطع الرحلة وبالطبع في حال موافقة سلطات الطيران المدني للبلد الثاني والثالث على نقل ركاب وبضائع يكون هناك مردود اقتصادي لهذه البلدان فمن الممكن أن يكون مبلغ مقطوع من المال يسمى "جعل" في حدود (٢٠ - ٥٠ دولار أمريكي) لكل راكب وكذلك في حال نقل البضائع يكون الجعل لكل كيلو جرام على هذا المقطع وهناك حالات تسمح فيها الدول باستخدام الحرية الخامسة إذا كانت شركاتها الوطنية ضعيفة أو ليس لديها قدرة على تشغيل في هذا المقطع مثل بعض الدول الأفريقية التي تسمح باستخدام الحرية الخامسة فقط حتى يكون هناك خط طيران لديها إلى الدول الثالثة أو شركاتها الوطنية غير قادرة على تشغيل هذا المقطع.

وعليه؛ فإن استخدام الحرية الخامسة يكون في حدود ضيقة جداً ولا تسمح معظم الدول بهذه الحرية إلا في حالات خاصة^(٣).

الحرية السادسة: وتقوم بها شركات الطيران من خلال نقل حركة تجارية من وإلى نقاط خارج دولة التعيين مع ضرورة التوقف في دولة تعيين الراكب؛ إذ إن حق شركة طيران دولة (أ) في نقل حمولة من دولة (ب) إلى الدولة (ج) على أن تمر بدولة المنشأ في أثناء الرحلة (وهذا يعد مزيجاً من الحريتين الثالثة والرابعة) أي أن تقوم طائرات مسجلة في دولة ما طرف في اتفاقية ثنائية للنقل الجوي بنقل حركة جوية (ركاب وبضائع وبريد) من نقطة أو نقط تقع في إقليم دولتها إلى إقليم الدولة الأخرى

(١) د. حسن محمد حسن، أثر التحالفات واتفاقيات المشاركة بالرمز على صناعة النقل الجوي، المرجع السابق، ص ٦٠٩.

(٢) د. محمود قاسم زنبوعة، المرجع السابق، ص ٢٤٤.

(3) Kenneth Button and Rogers Stough, "Air Transport Networks, Theory and Policy Implications". Transport Economics, Management and Policy Series, Edward and Elgar Publishing, Inc., UK, 2000, p. 63.

الطرف في الاتفاقية، وبالعكس، ومثال ذلك أن تقوم شركة مصرية بنقل حركة جوية من فرنسا أو بريطانيا إلى سوريا وبالعكس^(١).

وتمارس معظم الشركات التي تمتلك أسطول كبير من الطائرات هذه الحرية السادسة إذ تمثل - الحرية السادسة- الجمع بين الحرية الثالثة والرابعة من دولتين مختلفتين. مثال ذلك: قيام شركة مصر للطيران بممارسة الحرية الثالثة والرابعة بين جمهورية مصر العربية ودولة جنوب أفريقيا إذ تسير مصر للطيران رحلة يوميًا من القاهرة إلى جوهانسبرج والعكس بطراز إيرباص حمولة ٢٦٠ راكب وهنا نجد أن الحركة الأصيلة والتي تمارس من خلالها الحرية الثالثة والرابعة ضعيفة جدًا لا تمثل إلا حوالي ١٠% من حمولة الطائرة بسبب ضعف الحركة من القاهرة إلى جوهانسبرج والعكس وتسير مصر للطيران مثل هذا الخط للاستفادة من الحرية السادسة فمعظم ركاب الطائرة يتم إنزالهم في مطار القاهرة والتوجه بكم إلى خطوط أخرى مثل خط لندن وخط جدة، وهذان الحطان تمارس شركة مصر للطيران الحرية الثالثة والرابعة من خلالهما مع كل من المملكة المتحدة والمملكة العربية السعودية.

ولم تتضمن الاتفاقيات والمعاهدات التي نصت على حرية النقل الجوي جميعها هذه الحرية السادسة، واكتفت بالحرية الجوية الخمس السابقة فقط، بسبب افتراض هذه الاتفاقيات والمعاهدات أن رحلات شركات الطيران جميعها تبدأ أو تنتهي في إقليمها.

وبخصوص تأثير ظهور شركات الطيران منخفضة التكاليف على ممارسة الحرية السادسة؛ فإنه بعد ظهور وانتشار الشركات منخفضة التكاليف في أمريكا وأوروبا بعد تطبيق سياسات التحرر واستحوذت هذه الشركات على نصيب كبير من الأسواق في فترة زمنية وجيزة أدركت شركات الطيران التقليدية أنه لا يمكنها منافسة هذه الشركات على الخطوط المباشرة وذلك لقدرة هذه الشركات على خفض التكاليف وذلك من خلال ما يأتي^(٢):

- التركيز على الخطوط قصيرة المدى والاستخدام الأمثل للأسطول إذ قامت تلك الشركات بطفرة هائلة في معدلات استخدام الطائرات وصلت إلى ساعة يوميًا باستخدام طراز واحد فقط وبتوحيد الطرازات انخفضت تكلفة الصيانة لهذه الشركات بشكل كبير كما اعتمدت هذه الشركات على البيع عن طريق الانترنت مما خفض كثيرًا تكلفة البيع والتسويق والتوزيع كما استخدمت أيضًا المطارات الغير مزدحمة كمطارات ثانوية وبذلك تمتعت بالحصول على ميزات وتخفيضات مقابل تقديم الخدمة الأرضية في تلك المطارات.

- سهولة الحصول على المواعيد المفضلة للركاب بالمقارنة بالمنافسين على تلك الخطوط في المطارات الأخرى المزدهمة.

وهدفت هذه الشركات من خلال خفض تكاليف إلى طرح أسعار لا يمكن للشركات التقليدية المنافسة لها على هذه الخطوط منافستها فكانت بمجرد تشغيل الشركات منخفضة التكاليف على بعض الخطوط تنسحب الشركات التقليدية التي تعتمد على شبكة خطوط ممتدة طويلة وقصيرة المدى.

وبسبب المنافسة الشديدة على الخطوط المباشرة قصيرة المدى عدلت الكثير من الشركات التقليدية من استراتيجيتها وركزت على التشغيل من خلال مراكز تجميع الركاب (Hubs) وتشغيل شبكة

(١) د. حسن محمد حسن، أثر التحالفات واتفاقيات المشاركة بالرمز على صناعة النقل الجوي، المرجع السابق، ص ٦١٠.

(٢) Vasigh B. Fleming, K., and Tacker, T., 2008. John Vickers, George Yarrow, Privatization: An Economic Analysis. The MIT Press, 1988, p. 54.

من الخطوط بعيدة المدى إلى مناطق تجميع الركاب ثم مواصلة الركاب بعد ذلك إلى مقاصدهم الأصلية^(١).

ومن أشهر مناطق تجميع الركاب في منطقة الشرق الأوسط مطار دبي الدولي إذ يتم تجميع الحركة من الشرق الأقصى وآسيا وبعض مناطق الشرق الأوسط إلى مطار دبي ثم من مطار دبي إلى كل دول العالم في أوروبا وأفريقيا والعكس عن طريق عدد هائل من الترددات في كلا الاتجاهين وضبط المواعيد للرحلات المكتملة بحيث تحقق الحد الأدنى للانتظار في مطار دبي.

وهناك عدة عوامل تؤثر في قدرة ورغبة الأطراف المعنية بالمفاوضات في تبادل حريات النقل الجوي وحقوق النقل بين البلدان المختلفة وتعتبر المعاملة بالمثل الأصل في تبادل الحريات وتقسيم الأسواق فيما بينهم عن طريق تحديد السعة المعروضة من المقاعد لكل طرف بحيث يكون لكل طرف الحق في عرض سعة مقعدية وعدد من الترددات من وإلى الدولتين مساوية للطرف الآخر.

وليس لهذه الحالة المثالية مكان على أرض الواقع العملي حيث تختلف الأمور كثيرًا عن التنفيذ من اتفاق لآخر ومن حالة الأخرى اعتمادًا على الظروف، فعلى سبيل المثال النظر إلى قدرة الأطراف على المفاوضة حيث إن أحد العوامل المؤثرة في تبادل حريات النقل الجوي بين البلدان المختلفة هو قدرة الأطراف على المفاوضة وبالطبع يكون الطرف الأقوى المعد جيدًا لهذا النوع من المفاوضات من حيث القدرة على التنبؤ بالأسواق الواعدة مستقبلاً وتحديد السعة المقعدية المثلى لكل خط يتم التفاوض عليه وكذلك العلم بقدرة الطرف الآخر وقدرة شركاته الوطنية المعنية على استيعاب النمو في الأسواق وكذلك بمدى معرفة كل طرف بالنتائج التاريخية وكذلك المستقبلية لكل خط.

وفي الواقع يكون تطبيق الصورة التطبيقية لممارسة الحريات الجوية، خصوصًا تلك الحريات التجارية (الثالثة والرابعة والخامسة) عمليًا بنقل حمولة متفق عليها بشكل مسبق سواء أكان لنقل الركاب أم لشحن الأمتعة والبضائع والبريد. وليس معنى أن تمنح دولة ما شركة دولة أخرى حق ممارسة حريات النقل الجوي التجاري أن هذه الشركات تستطيع نقل أي حمولة دون قيود في مقابل أجور أو أسعار للنقل تحددها كما تشاء، لأن هناك قواعد محددة تتضمن مبادئ يجب على شركات الطيران مراعاتها في أثناء ممارسة هذه الحريات الجوية، ومن ثم فإن أهم هذه القواعد^(٢):

١- ينبغي أن تتوافر أمام الشركات الفرص العادلة والمتكافئة لتشغيل الخطوط الجوية الممنوحة لكل شركة.

٢- يجب أن تراعي كل شركة تقديم حمولة بمعامل مناسب وكاف لنقل الحركة الجوية الحالية والمتوقعة بشكل معقول بين إقليم الدولة التابعة لها هذه الشركة والدول الأخرى المتعاقدة.

٣- يجب على كل شركة طيران مراعاة احترام المصالح المتبادلة لشركات الطيران الأخرى في أثناء تشغيلها على الطرق الجوية التي تسيير عليها هذه الشركات خطوطها الجوية.

(١) د. عادل رجب، اقتصاديات النقل الجوي الخارجي مع دراسة تطبيقية على جمهورية مصر العربية، المرجع السابق، ص ١٠٥.

(٢) كتاب الأهرام الاقتصادي رقم ١٩٤ فبراير ٢٠٠٤، السماوات المفتوحة (أثار فتح المجالات الجوية على النقل الجوي في مصر)، ٢٠٠٤، ص ١٧٨.

وتطبيقاً لهذه القواعد ومحاولة للقضاء على الآثار السلبية للمنافسة بين شركات الطيران المختلفة فإن أجور النقل الجوي وأسعاره تخضع - هي الأخرى - الرقابة حازمة، كي لا تعرض إحدى الشركات سعراً منخفضاً نسبياً وهو أقل سعر تستطيع أن تعرضه للمدة اللازمة لإرادة الشركات الأخرى من التشغيل على قطاع معين، ثم تعود فترفع السعر بعد ذلك للمستوى الذي يحقق لها تشغيلاً اقتصادياً سليماً.

النتائج:

- خلصت الدراسة إلى انخفاض الأداء الإقتصادي للقطاع، حيث تنخفض إنتاجية الموارد المتاحة بصفة عامة، كما أن الوضع التنافسي للنقل الجوي في مصر لا يساير مثيله في دول عربية كدول الخليج، وتقل كفاءة القطاع في مصر عن كفاءته في كثير من الدول مثل الإمارات، والأردن، والسعودية، والكويت، وهو ما يثبت صحة الفرض الأول، وإن كان يتميز أسطول النقل في مصر بالحدثة والسعة الاقتصادية المناسبة.
- أوضحت الدراسة أهمية صناعة النقل الجوي في العالم وأثرها في دعم وتنمية الاقتصاد، مما يتطلب تطوير وتحديث جميع المطارات المصرية، ورفع قدرتها التنافسية، ووضع رؤية مستقبلية للخدمات والإمكانات المختلفة، بما يسمح بالإضافة والتوسع في إطار تخطيط شامل وصولاً لعام ٢٠٣٠.
- تبين من تحليل أداء النقل الجوي في مصر أن الطاقة المتاحة كافية خاصة مع بروز دور القطاع الخاص في تقديم خدمات النقل الجوي و إنشاء المطارات وتقديم عناصر البنية الأساسية الأخرى للنقل الجوي في مصر، ولكن الأمر قد يحتاج إلى محاولة توفير عوامل أمان أكثر ومستويات أعلى من الخدمة حتى يمكن المنافسة مع شركات الملاحة الجوية الأجنبية ومواجهة الآثار السلبية للعولمة والتي تنفي صحة الفرض الثاني، كما أن الأمر يتطلب وجود طائرات نقل بضائع متخصصة وباحدًا لو تم التكامل بين النقل الجوي، والسك الحديدية والنقل البري (نقل متعدد الوسائط) للاستفادة من اقتصاديات تشغيل كل وسيلة ومراعاة خصائص البضائع المنقولة في هذه السلسلة وما يترتب ذلك من زيادة نصيب قطاع النقل الجوي من سوق نقل البضائع وتنمية الحركة السياحية الوافدة.
- الاندماج قد يترتب عليه مزاحمة الكيان المندمج للكيانات الأخرى في السوق، نظراً لضعف وضعها النسبي مع انخفاض نصيبها في السوق وارتفاع تكاليفه الثابتة بالنسبة لنصيبها في السوق، وبالتالي على أجهزة حماية المنافسة أن تحمي هذه الكيانات من آثار الاندماج والاستحواذ، وأيضاً حماية المستهلك .
- من الصعب تحديد العدد الأمثل من الكيانات الاقتصادية في كل سوق، إلا أنه من المؤكد أن المنافسة تتطلب العمل على إزالة العوائق لدخول الأسواق وإقامة آليات واضحة للخروج وإصلاحات هيكلية بصفة خاصة في الاقتصادات النامية .

- تضم خواص السوق درجة تنوع السلع المنتجة ومدى سهولة الدخول إلى والخروج من السوق وعلى الرغم من عمليات الاندماج والاستحواذ من المتوقع أن تؤدي إلى زيادة درجة التركيز في السوق ولكن على جهات حماية المنافسة أن تحدد ما إذا كانت درجة التركيز في الحدود الآمنة أو تتخطاها وتخفف درجة المنافسة، وذلك بالاعتماد على عدد من المتغيرات (مثل مستوى الأسعار) والمؤشرات مثل (HHI)

التوصيات:

- وضع استراتيجيات لدعم صناعة النقل الجوي في مواجهة التحديات الدولية المتمثلة في الاتجاه نحو الاندماج والاستحواذ والتحالف ونظم الحجز الإلكترونية وسياسات السماوات المفتوحة وأهمية التدرج في تطبيقها وتشجيع سياسات التخصيصية من أجل إعادة هيكلة هذه القطاعات، والتأكد من معايير السلامة الجوية مع زيادة عرض الشركات العاملة في السوق الجوية المصرية.
- تطبيق قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية مما يحول دون قيام الشركات التي يثبت أنها تحصل على دعم من حكوماتها سواء مباشر أم غير مباشر كاحتكار للخدمات الأرضية، أو امتلاك وإدارة المطارات، أو احتكار خدمات تموين الطائرات والأسواق الحرة .
- لابد من إعادة تنظيم سوق النقل الجوي في مصر وبما يعمل على إعطاء دور أكبر لشركات النقل الخاصة لصالح تحسين الوضع التنافسي لشركة مصر للطيران والارتقاء بخدمات النقل الجوي بصفة عامة، خاصة مع بقاء مطار القاهرة الدولي المطار الوحيد الذي يتعامل مع الرحلات الدولية المنتظمة بشكل أساسي فإن عدد كبير من السائحين، وخاصة القادمين لأغراض السياحة الترفيهية والذين تصل نسبتهم إلى ٧٥% من إجمالي الحركة السياحية الوافدة، يقضون عدة أيام في القاهرة إضافة إلى المكان اللذين جاءوا من أجله مثل الأقصر وأسوان أو منتجعات البحر الأحمر. ومن المتوقع أن يؤدي قرار الحكومة بالسماح لشركات الطيران بتيسير رحلات مباشرة إلى مطارات المنتجعات السياحية إلى دعم قطاع السياحة في مصر، وإن كان استمرار الوضع الإحتكاري النسبي لشركة مصر للطيران وتضييق المساحة التي تعمل فيها شركات القطاع الخاص يحد نسبياً من إمكانية الإرتقاء بجودة الخدمات.
- على أجهزة حماية المنافسة ومنع الاحتكار إدراك أن المنافسة ليست من المتغيرات الساكنة، فالوضع التنافسي في الأجل القصير لا يستمر بالضرورة في الأجل الطويل فتترتب على عملية الاندماج تنسيق أفضل بين الكيان الدامج والكيان المستهدف مما يسفر عن ارتفاع مستوى الأرباح ، وانخفاض في مستوى المنافسة

نتيجة انخفاض عدد المتنافسين، ولكن بمرور الوقت قد يترتب على ارتفاع الأسعار ومستوى الأرباح تشجيع مزيد من الكيانات الاقتصادية إلى الدخول إلى السوق للاستفادة من ارتفاع مستوى الأسعار والأرباح بعد عملية الاندماج .

▪ كما لا بد أن تتميز الاقتصادات بوجود قوانين تمنع الممارسات الاحتكارية وأجهزة لحماية المنافسة ومنع الاحتكار قادرة على التعامل والتكيف مع الاندماجات والعمل على حماية المستهلك .

▪ ضرورة وضع خطة قومية لتطوير مرفق الطيران المدني في مصر، بمختلف أنشطته وخدماته، تركز على السلامة الجوية، أمن الطيران المدني، الطاقة الاستيعابية، الجودة وراحة الركاب، تحقيق اقتصاديات التشغيل، مواكبة التطور ومطابقة التعليمات والمواصفات العالمية^(١).

▪ سرعة تنفيذ خطة زيادة الطاقة الاستيعابية للمطارات وتنفيذ التوسعات المطلوبة بالمطارات المصرية، وتخصيص وحجز الأراضي اللازمة لتنفيذ تلك التوسعات بالإضافة إلى الأراضي المطلوبة للمطارات الجديدة، تطوير سياسات إدارة تشغيل واستغلال المطارات من خلال تطوير هياكل المطارات التنظيمية والاقتصادية وتأهيل إدارتها لتعمل ككيان مستقل .

▪ توفير التمويل اللازم لتنفيذ المشروعات الاستثمارية بالمطارات وخدمات الملاحة الجوية وشركات الطيران .

▪ ضرورة التنسيق والتكامل بين مشروعات تطوير وتوسعة المطارات من ناحية ومشروعات التنمية العمرانية والسياحية والصناعية والزراعية والبيئية

(١) راجع : رئاسة الجمهورية، المجالس القومية المتخصصة: نشأة وتطور الطيران المدني في مصر، التقرير السنوي ٢٠٠٥-٢٠٠٦، ص ١٦٣-١٦٥ .

▪ المراجع والمصادر

أولاً: المراجع باللغة العربية:

أ. الكتب

- ١) البير، نادر، مكاوي، نادية أبو فخره، وقنديل، أفكار، الأسواق والمؤسسات المالية، الطبعة الثانية، مكتبة عين شمس، ٢٠١٣.
- ٢) أسامة المجدوب. الجات ومصر والبلدان العربية من هافانا إلى مراكش، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة ١٩٩٦.
- ٣) أبو زيد رضوان، القانون الجوي -قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٩٨.
- ٤) أحمد محمد محرز، اندماج الشركات من الوجة القانونية «دراسة مقارنة»، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.
- ٥) د. احمد عبد الرحمن احمد، مدخل في ادارة الاعمال الدولية، دار المرخ للنشر، السعودية، ٢٠٠٦.
- ٦) د. ثروت الأسيوطي، قانون الطيران المدني، القاهرة، ١٩٦٦.
- ٧) د. حيدر كمونه، دور النقل في التنمية، دون دار نشر، ٢٠٠٠.
- ٨) د. حسن إلهامي: إطلالة على صناعة النقل الجوي في مصر، شركة ميناء القاهرة الجوية ٢٠٠٩.
- ٩) د. حسني المصري، اندماج الشركات وانقسامها «دراسة مقارنة»، دار الكتب القانونية، المحلة الكبرى، مصر، ٢٠٠٧م.
- ١٠) د. حسام الدين عبد الغني الصغير، النظام القانوني لاندماج الشركات، ط١، دون دار نشر، القاهرة، ١٩٨٧م.
- ١١) د. فريد النجار، التحالفات الاستراتيجية، ايتراك للنشر والتوزيع، جمهورية مصر العربية، ١٩٩٩م.
- ١٢) د. سلوى سليمان جودة عبد الخالق وآخرون، الصناعة وحوافز الاستثمار الصناعي في مصر، وزارة الصناعة والثروة المعدنية، القاهرة، ١٩٩٨.
- ١٣) د. سمير سعد مرقس، إقامة مشروعات البيئة الأساسية بنظام B.O. بالتطبيق على نظام مشاركة القطاع الخاص مع القطاع العام PPPs، الجامعة الأمريكية، القاهرة، ٢٠١٦.
- ١٤) د. صالح بن كده، الخطوط الجوية في السعودية التسعير والتذاكر، جدة، المملكة العربية السعودية، ٢٠١٠.
- ١٥) د. طارق عبد العال حماد وآخرون، موسوعة الاندماج والأبعاد القانونية والضريبية والمحاسبية في ظل المعيار المحاسبي الدولي رقم ٢٢ المعدل، القاهرة، دار النهضة المصرية، ٢٠٠١.
- ١٦) د. عمرو خير الدين، التسويق الدولي، بدون دار نشر، القاهرة، ١٩٩٦.
- ١٧) د. عصام حسين، أسواق الأوراق المالية –البورصة، ط١، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٨م.
- ١٨) د. عادل رجب : إمكانية زيادة القدرة التنافسية في خدمة الشحن الجوي المصري، مركز دراسات وبحوث الدول النامية القدرات التنافسية للاقتصاد المصري، الواقع وسبل تحقيق الطموحات، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، الطبعة الأولى، مكتبة الشروق الدولية، ٢٠٠٤.

- ١٩) د. عبد الحكم محمد عثمان، التزام السلامة في النقل الجوي، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٣.
- ٢٠) د. عدلي خالد أمير، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٦.
- ٢١) د. عبد المجيد إبراهيم سلمان الطائي، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، ٢٠١٧.
- ٢٢) د. فريد النجار، التحالفات الاستراتيجية، القاهرة كيتراك للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، ١٩٩٩.
- ٢٣) د. فتوماس هولين، الإدارة الاستراتيجية، ترجمة محمود عبد الحميد مرسي، الإدارة العامة للبحوث، المملكة العربية السعودية، ١٩٩٠.
- ٢٤) كتاب الأهرام الاقتصادي رقم /١٩٤/ فبراير ٢٠٠٤ - السماوات المفتوحة (أثار فتح المجالات الجوية على النقل الجوي في مصر) - مركز بحوث دراسات الدول النامية.
- ٢٥) د. سراج الدين محمد محمد، النقل الجوي وتكنولوجيا المعلومات، القاهرة، الهيئة المصرية للكتاب، ١٩٩٩.
- ٢٦) د. سراج الدين محمد. "النقل الجوي ومشكلة الألفية الثالثة، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، ٢٠٠٠.
- ٢٧) د. محمود حامد، اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري والجوي، المصريه للنشر والتوزيع، ٢٠٠٢.
- ٢٨) د. محمد سراج الدين محمد، النقل الجوي وتلوث البيئة في مدينة القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، ١٩٩٨.
- ٢٩) د. محمد عبد الحليم عمر، حوكمة الشركات، مركز صالح عبد الله كامل للاقتصاد الإسلامي، جامعة الأزهر، ٢٠٠٥.
- ٣٠) د. ممدوح محمود مصطفى، سياسات التحالف الدولي، دراسة في أصول نظرية التحالف الدولي ودور الأتحالف في توازن القوى واستقرار الانساق الدولية، مكتبة مدبولي، قسم العلوم السياسية، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، ١٩٩٧.
- ٣١) د. محمد رياض، جغرافيا النقل، مؤسسة هنداوي، ٢٠١٧.
- ٣٢) د. محمد إبراهيم عراقي وآخرون، دراسة قطاع النقل، مشروع مصر ٢٠٢٠، منتدى العالم الثالث، مكتب الشرق الأوسط، القاهرة، ٢٠٠٠.
- ٣٣) د. محمد عبد العزيز عبد الله، تنمية اقتصادية بين النظرية والتطبيق، دار الجامعية، ٢٠١٠.
- ٣٤) د. ماجدة شلبي: " التوجهات الدولية والإطار المؤسسي في مجال الاستثمارات الأجنبية المباشرة، دار النهضة العربية، ٢٠١٣.
- ٣٥) د. هاني دويدار، القانون التجاري والبحري، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، ٢٠١١.
- ٣٦) د. هشام جاد، وطن فوق السحاب، مطابع الأهرام، أبريل ٢٠٠٧.

ب. الرسائل العلمية:

- (١) حافظ صلاح النجار، تنمية تجارة خدمات النقل الجوي في مصر في ظل الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة، جامعة عين شمس عام ٢٠٠٣.
- (٢) حنان علاء الدين عبد الصادق جعفر، الاندماجات في مجال الطيران، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ٢٠١٠م.
- (٣) دعاء حسيب محمد سعيد الحديثي، مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص " دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة آل البيت، ٢٠١٩.
- (٤) د. رزيقة نصر الدين، التحالفات الاستراتيجية كخيار لمواجهة المنافسة «دراسة حالة: شركة سونا طراك فرح GNL/Z»، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، الجزائر، ٢٠١٤ - ٢٠١٥م.
- (٥) د. رشا أحمد محمد خليل، التحالفات في قطاع الطيران وأثرها في الحركة السياسية وانضمام مصر للطيران التحالف ستار - دراسة حالة، رسالة دكتوراه، كلية السياحة والفنادق، جامعة قناة السويس، ٢٠١٣م.
- (٦) د. عادل رجب، اقتصاديات النقل الجوي الخارجي مع دراسة تطبيقية على جمهورية مصر العربية - رسالة دكتوراه غير منشورة - كلية الاقتصاد والعلوم السياسية - جامعة القاهرة، ١٩٩٧.
- (٧) د. محمود إبراهيم محمود فياض، تحرير تجارة الخدمات المالية في اتفاقيات منظمة التجارة العالمية، وواقع قطاع الخدمات المالية في فلسطين، رسالة ماجستير، ٢٠٠٥.
- (٨) د. منى عبد الحميد جمال، تقييم أثر عمليات الدمج والاندماج على الأداء المالي للبنوك. رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، ٢٠١٤.

- ت. البحوث والتقارير:
- (١) التقرير الإحصائي السنوي لشركة مصر للطيران ووزارة الطيران المدني في أكتوبر ٢٠١٦.
 - (٢) الشركة القابضة لمصر للطيران ٢٠١٥: "سياسة السماوات المفتوحة، قطاع الشئون التجارية، تقرير غير منشور، القاهرة.
 - (٣) الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، التعاون العربي في قطاع النقل، العدد الثاني، ٢٠٠٥.
 - (٤) الهيئة العربية للطيران المدني - اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية - دمشق في ١٩/١٢/٢٠٠٤.
 - (٥) الهيئة العربية للطيران المدني - المسودة الأولية لمشروع قواعد التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الاجتماع السادس لفريق العمل - الرباط ١٩ - ٢٠ شباط ٢٠٠٧.
 - (٦) اتحاد المصارف العربية، قطاع النقل الجوي في ظل اتفاقية GATS، سلسلة أوراق بحثية، ٢٠٠٢.
 - (٧) البنك الدولي، وثيقة التنسيق المسبق للمشروع بشأن قرض مقترح بمبلغ ٢٨٠ مليون دولار أمريكي لجمهورية مصر العربية من أجل مشروع تطوير مطار القاهرة الدولي، مبني ٢ ركاب، إدارة التنمية المستدامة، منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ٢٧ يناير ٢٠١٠.
 - (٨) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا "الإسكوا": "دراسة الإسكوا حول النقل الجوي في العالم العربي"، تقرير، ص ١٩، عام ٢٠٠٧.
 - (٩) أكاديمية البحث العلمي والتكنولوجيا - مجلس بحوث النقل والاتصالات - تقرير " التطور المنتظر لحركة النقل الجوي للركاب والبضائع في مصر حتى عام ٢٠٢٠.
 - (١٠) أحمد الرشدي، حول بعض الجوانب القانونية السياسات السماوات المفتوحة، مركز بحوث ودراسات الدول النامية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، الأهرام الاقتصادي السماوات المفتوحة، العدد ١٤، ٢٠٠٤.
 - (١١) أحمد جار الله الجار الله، حسن إبراهيم الغدير، النقل الجوي وأثره في التنمية الحضرية في المملكة العربية السعودية، قسم التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة الملك فيصل، ٢٠٠٥.
 - (١٢) أحمد جلال تقييم إصلاحات قطاع الكهرباء في بعض البلدان العربية، الإصلاح القطاعي أم مشاريع ال (BOT)، سلسلة أوراق العمل رقم (٦٣) المركز المصري للدراسات الاقتصادية، القاهرة، نوفمبر، ٢٠٠١.
 - (١٣) أحمد فهمي أبو القمصان، تقويم أثر عمليات الإدماج على الأداء المالي للشركات المصرية المتدمجة، مجلة البحوث الإدارية، كلية التجارة، جامعة القاهرة، العدد ١، ٢٠٠٨.
 - (١٤) د. إبراهيم بنعمر وحوار بعنوان (ترتكز إستراتيجية قطاع النقل الجوي على الرفع من مساهمته في الاقتصاد الوطني) مجلة الطيران العربي، الهيئة العربية للطيران المدني ع ٢٤، المغرب ٢٠١٥.
 - (١٥) بنك مصر، انعكاس الجات على الأسواق المالية العربية وأثر تحرير تجارة الخدمات، النشرة الاقتصادية، العدد الثاني، القاهرة، ١٩٩٨.
 - (١٦) بنك مصر - مركز البحوث - أوراق بنك مصر البحثية، التجربة المصرية في مشروعات B.O.T ودور البنوك في تمويلها - العدد (١٣) مايو ٢٠٠٢.

- (١٧) د. حسن محمد حسن، أثر التحالفات واتفاقيات المشاركة بالرمز على صناعة النقل الجوي، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، العدد الثاني، ٢٠١٥.
- (١٨) د. حاتم عبد الجليل الفرنشاوي، تجارب عربية في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر، مؤتمر الاستثمار والتمويل، مصر، ٢٠٠٦.
- (١٩) د. حسن محمد حسن، دور السلطات المعنية بشئون المنافسة في مواجهة ظاهرة تنامي الإحتكارات في صناعة النقل الجوي، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، جامعة عين شمس - كلية التجارة، العدد ٢، ٢٠١٥.
- (٢٠) د. خيرى الحسيني، السماوات المفتوحة وسياسة النقل الجوي في مصر مستقبلاً - مركز بحوث ودراسات الدول النامية - كلية الاقتصاد والعلوم السياسية والأهرام الاقتصادي السماوات المقترحة - العدد ١٩٤ - أول فبراير ٢٠٠٤.
- (٢١) د. دلال خالد الغملاس، أثر النقل الجوي على التجارة الخارجية في المملكة العربية السعودية، دراسة مقدمة لاستكمال درجة البكالوريوس في الاقتصاد، كلية إدارة الأعمال، جامعة الملك سعود، ٢٠١٣.
- (٢٢) رئاسة الجمهورية، المجالس القومية المتخصصة: نشأة وتطور الطيران المدني في مصر، التقرير السنوي ٢٠٠٥-٢٠٠٦.
- (٢٣) د. رأفت احمد على إبراهيم، قياس أثر اتفاقية الجات لتحرير تجارة الخدمات على مؤشرات الأداء في شركات التأمين المصرية، مجلة الدراسات المالية والتجارة كلية التجارة جامعة القاهرة، فرع بني سويف، العدد الثاني يوليو ٢٠٠١.
- (٢٤) د. رمضان عبد الباقي صالح، تقييم فرص الإدماج بين شركات التأمين السعودية لمواجهة تحديات العولمة، المجلة العلمية، كلية التجارة، جامعة أسيوط، العدد ٥١، ٢٠١١.
- (٢٥) رئاسة الجمهورية، المجالس القومية المتخصصة: نشأة وتطور الطيران المدني في مصر، التقرير السنوي ٢٠٠٥-٢٠٠٦.
- (٢٦) د. زهير حسن عرفة، تحليل سياسة النقل الجوي في مصر والآثار الاقتصادية لسياسات التحرير على شركات الطيران الخاص في مصر، مركز دراسات الدول النامية السماوات المفتوحة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية والأهرام الاقتصادي، العدد ١٩٤، ٢٠٠٤.
- (٢٧) د. زهيرة عبد الحميد معربة، أثر اتفاقية الجاتس على تجارة الخدمات في الوطن العربي، مؤتمر التجارة العربية البينية والتكامل الاقتصادي، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الجامعة الأردنية، مجلد ١، ٢٠٠٤.
- (٢٨) د. سعيد أحمد عبده، تطور النقل الجوي في دولة الإمارات العربية المتحدة، مجلة كلية الآداب، ع ٤، ١٩٨٨.
- (٢٩) د. سعيد النجار، الجات والنظام التجاري العالمي، رسائل النداء الجديد، رسالة (١٧)، جمعية النداء الجديد، القاهرة، ١٩٩٧.
- (٣٠) د. سيف انويو، الاستثمار الأجنبي المباشر، التدفقات الراس مالية والتنمية الاقتصادية في العالم العربي، المعهد العربي للتخطيط، مجلة التنمية والسياسات الاقتصادية، المجلد الثاني، ٢٠٠٠.
- (٣١) د. سامية عمارة، الاستثمار الأجنبي المباشر والنمو الاقتصادي (مع التطبيق على مصر) - قسم الاقتصاد، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية - سلسلة أوراق بحثية، العدد (٢٣).
- (٣٢) د. سمير كريم، حوكمة الشركات في القرن الحادي والعشرين، مجموعة مركز بحوث، نشر المشروعات الدولية الخاصة، غرفة التجارة الأمريكية، واشنطن، ٢٠٠٠.

- (٣٣) د . سلوى سليمان، الاقتصاد السياسي للنمو الاحتوائي، المؤتمر السنوي الثاني، إدارة التحول في مصر: روى سياسية واقتصادية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة ٦-٧ أبريل ٢٠١٣.
- (٣٤) د. سميحة فوزي، تقييم مبادئ حوكمة الشركات في جمهورية مصر العربية، سلسلة أوراق العمل المركز المصري للدراسات الاقتصادية، ورقة عمل رقم (٨٢)، ٢٠٠٣.
- (٣٥) شركة مصر للطيران للبضائع، إدارة التخطيط والمتابعة، التقرير السنوي من ٢٠١٤ إلى ٢٠٢٠.
- (٣٦) د. صالح السحبياني، الاندماج والاستحواذ، شركة الراجحي للخدمات المالية، ديسمبر ٢٠٠٨م.
- (٣٧) د. عبد الله محمد عناني، دراسة عن مساهمة الطيران المدني العربي في السوق العربية المشتركة بتحريك النقل الجوي بين الدول العربية، مركز بحوث ودراسات الدول النامية السماوات المفتوحة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية والأهرام الاقتصادي، العدد ١٩٤، فبراير ٢٠٠٤.
- (٣٨) د. عادل رجب، آثار تحرير المرافق العامة على الكفاءة الاقتصادية، مسح مرجعي، أوراق اقتصادية، عدد ٢٢، مركز البحوث والدراسات الاقتصادية والمالية، جامعة القاهرة، نوفمبر، ٢٠٠٣.
- (٣٩) د. عادل رجب، تحرير قطاع النقل الجوي- الفرص والتحديات، ورقة عمل رقم (١٠٩)، المركز المصري للدراسات الاقتصادية، ٢٠٠٥.
- (٤٠) د. عادل رجب، التجربة الأوروبية في النقل الجوي والآثار المترتبة عليها، سلسلة أوراق بحثية، عدد ٢٠، قسم الاقتصاد كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، يناير، ٢٠٠٢.
- (٤١) د. عادل رجب، التقسيم الدولي الجديد للعمل وموقع مصر فيه (حالة صناعة النقل الجوي) - قضايا التنمية الاقتصادية العالمي الجديد وموقع مصر فيه" - مركز دراسات الدول النامية - كلية الاقتصاد والعلوم السياسية - القاهرة ١٩٩٨.
- (٤٢) د. عادل محمد رجب: "إمكانية زيادة القدرة التنافسية في خدمة الشحن الجوي"، ورقة مقدمة لمؤتمر "القدرة التنافسية للاقتصاد المصري آفاق المستقبل، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، نوفمبر ٢٠٠١.
- (٤٣) د. عادل رجب، السماوات المفتوحة - آثار فتح المجالات الجوية على النقل الجوي في مصر، مركز بحوث ودراسات الدول النامية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية والأهرام الاقتصادي، العدد ١٩٤، ٢٠٠٤.
- (٤٤) د. عبد الله محمد عناني. دراسة عن مساهمة الطيران المدني العربي في السوق العربية المشتركة بتحريك النقل الجوي بين الدول العربية - مركز بحوث ودراسات الدول النامية السماوات المفتوحة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية والأهرام الاقتصادي - العدد ١٩٤ - فبراير ٢٠٠٤.
- (٤٥) د. عبدالمطلب عبدالمطلب عبدالحاميد، تحديث آلية الجهاز المصرفي للتكيف مع اتفاقية تحرير تجارة الخدمات، المجلة المصرية للتنمية والتخطيط، معهد التخطيط القومي، المجلد ١١، العدد ٢، ٢٠٠٣.
- (٤٦) د. عبد الرحمن أحمد بصيلة، أكاديمية البحث العلمي والتكنولوجيا، ملخص دراسة تحديث بيانات وتنبؤات التطور المنتظر للنقل الجوي الدولي للركاب والبضائع في مصر حتى عام ٢٠٢٠ أبريل ٢٠٠٤.
- (٤٧) د. عمار محمد سلطان العويس، د. عماد الدين عبد الحي، الجوانب القانونية للتحالفات بين شركات النقل الجوي: دراسة مقارنة، مجلة جامعة الشارقة، المجلد ١٨، العدد ١، ٢٠٢١.

- ٤٨) غرفة التجارة والصناعة والخدمات بوجده، تقديم عن واقع نقل المسافرين بالجهة الشرقية، ٢٠٠٧.
- ٤٩) غرفة التجارة الأمريكية واشنطن CIPE - حوكمة الشركات في القرن الحادي والعشرين - مركز المشروعات الدولية الخاصة - ٢٠٠٣.
- ٥٠) د. فاروق حسنين مخلوف، حول نظام حقوق الانتفاع .B.O.T ومشتقاتها في مصر - أهميته للتنمية والبنية الأساسية وحاجته إلى تنظيم شامل وهيكل قانونية ومؤسسية، مركز القاهرة الإقليمي للتحكيم التجاري الدولي، المؤتمر الدولي السادس عن مشروعات البنية الأساسية الممولة عن طريق القطاع الخاص Boot - Boo - boot ، شرم الشيخ، ٢٠٠١.
- ٥١) د. قصي سالم السالم، سعيد عبد الله محمد، التحالفات الإستراتيجية كسلوك ريادي في منظمات الأعمال العراقية، المؤتمر العلمي السنوي العاشر بعنوان الريادة في مجتمع المعرفة، جامعة الزيتونة الأردنية، الأردن، ٢٠١٠.
- ٥٢) د. محمد القاضي، "دور النقل الدولي للبضائع في تنمية الصادرات"، مجلة مصر المعاصرة، مجلد ٩٤، عدد ٤٧٠، جامعة الزقايق، ٢٠٠٣.
- ٥٣) د. مجدي محمد سامي، دور لجان المراجعة في حوكمة الشركات وأثرها علي جودة القوائم المالية المنشورة في بيئة الأعمال المصرية، مجلة التجارة للبحوث العلمية، جامعة الاسكندرية، العدد ٢، المجلد ٤٦، ٢٠٠٩.
- ٥٤) د. منعم دحام العطية، نحو إيجاد بيئة جاذبة للاستثمار الأجنبي المباشر في العراق، مجلة دراسات اقتصادية، بيت الحكمة، بغداد، العدد ٣١.
- ٥٥) د. محمد عزت فاضل، حدود الحرية التجارية الحديثة في مجال النقل الجوي، مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة بغداد، العدد الخاص لبحوث مؤتمر فرع القانون الخاص المنعقد تحت عنوان، استدامة قواعد القانون الخاص والتحديات المعاصرة، ٢٠١٩.
- ٥٦) د. محمد إبراهيم عراقي عبده، النقل الجوي في مصر وتحديات العولمة، المؤتمر السنوي السادس لإدارة الأزمات الاقتصادية في مصر والعالم العربي، كلية التجارة، جامعة عين شمس، ٢٠٠١.
- ٥٧) د. محمد إبراهيم عباس محمد، دور النقل الجوي في دعم التجارة المصرية مع دول حوض النيل، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، العدد ٢، ٢٠١٤.
- ٥٨) د. محمد أبو السعود، السماوات المفتوحة سياسة تكتيك أو تكتيك - مركز دراسات الدول النامية السماوات المفتوحة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية والأهرام الاقتصادي، العدد ١٩٤، ٢٠٠٤.
- ٥٩) د. محمود قاسم زنبوعه، تحرير النقل الجوي العربي وقدرة قطاع النقل الجوي السوري على توفير متطلبات نجاحه، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة دمشق، مجلد ٣١، العدد ٢، ٢٠١٥.
- ٦٠) د. محمد إبراهيم عراقي، النقل الجوي في مصر وتحديات العولمة، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، كلية تجارة، جامعة عين شمس، العدد ٣، ٢٠٠١.
- ٦١) د. محمد مرسي عبده، الضوابط القانونية لمنع الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران الدولية دراسة تحليلية مقارنة، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، مجلد ٢، العدد ٢، ٢٠١٦.

- ٦٢) د. ماجدة شلبي، تحرير النقل الجوي واندماج وتحالف شركات الطيران لدعم القدرة التنافسية في ظل المتغيرات الدولية وأثره على الاقتصاد المصري، المؤتمر العلمي الدولي "قضايا معاصرة في القانون الجوي القضائي" خلال الفترة من ٢٢-٢٣ فبراير ٢٠١٧، كلية القانون، جامعة الشارقة.
- ٦٣) معهد التخطيط القومي، "رؤية مستقبلية لعلاقات ودوائر التعاون الاقتصادي المصري الخارجي"، الجزء الأول: خلفية أساسية، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (١٤٩) مارس ٢٠٠٢.
- ٦٤) د. نبيل بدر الدين، تحرير التجارة في الخدمات، المؤتمر العربي الثاني: التوجهات المستقبلية لمنظمة التجارة العالمية: الفرص والتحديات أمام الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مسقط، ٢٠٠٧.
- ٦٥) د. نادرة عبد الرحيم فرحان: "النقل متعدد الوسائط في ظل العولمة (إشارة إلى مواني السودان)"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجية والنقل البحري، الإسكندرية، ٢٠٠٤.
- ٦٦) د. نادية محمد معوض، المشاركة بالرمز وتحالف شركات الطيران، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، مج: ٢١، ع. ١.
- ٦٧) د. ناجي يوسف صموئيل، السماوات المفتوحة ومستقبل النقل الجوي، مركز بحوث ودراسة الدول النامية السماوات المفتوحة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية والأهرام الاقتصادي، العدد ١٩٤، ٢٠٠٤.
- ٦٨) د. هالة حلمي السعيد: "اندماج البنوك- الدوافع والآثار"، سلسلة أوراق بحثية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، العدد ٢٢، مارس ٢٠٠٥.
- ٦٩) وزارة النقل، تنظيم النقل الجوي في المغرب، المملكة المغربية، ٢٠٠٤.
- ٧٠) ورقة العمل المقدمة من الاتحاد الأوروبي إلى المؤتمر العالمي للنقل الجوي لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، ١٩٩٤، الملحق الأول بهذا التقرير.
- ٧١) وزارة الاستثمار، تجربة التجارة في الخدمات، تحرير قطاع التأمين المصري في إطار اتفاقية الجات العالمية، سلسلة إصدارات الهيئة المصرية للرقابة على التأمين رقم (٢) القاهرة، ٢٠٠٧.
- ٧٢) د. ياسمين محمود فؤاد: الرقابة على عمليات الاندماج والاستحواذ في قانون حماية المنافسة وتقييم تأثيرها على هيكل السوق ومناخ الاستثمار". مركز البحوث والدراسات الاقتصادية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ديسمبر ٢٠١٥.

رابعاً/ المراجع الأجنبية:

- 1) Assets & Components, Information Pack, A definition of star alliance minimum requirements, version 1.1. deco 7.
- 2) Bilotkach, V (2004), Price competition between international airline alliances, journal of transport economic and policy, 39 (2).
- 3) Brada, Josef. C. 1996: "Privatization is transition, or is it?" Journal of Economic Perspectives 10, no. 2.
- 4) Buttons, K.K. Haynes, and R. Stough. 1998: "Flying into the future, Cambridge". MA: Edward Elgar Publishing Inc.
- 5) Barrot, Jacques (2005): "New talks on Atlantic open skies. In Optimistic about aviation, airport business". ACI Airport Council International, UK, June/July.
- 6) Brueckner, Jan. K. 2002: "Airport Congestion when carriers have market power". American Economic Review 92, no. 5 (December).
- 7) Bo Lin, The Effects of Joining a Strategic Alliance Group On Airline Efficiency International, Journal of Aviation Management, Volume 3, Issue 2-3, 2016.
- 8) Bettignies, Jean-Etienne, and Thomas W. Ross. "Mergers, Agency Costs, and SocialWelfare." Journal of Law, Economics, and Organization 30.2 (2013).
- 9) Carlton, D.W: "Revising the Horizontal Merger Guidelines". Journal of Competition Law and Economics (2010): 619-52. Web. 16 Nov. 2015.
- 10) Chevallier, J.M., B. Philippe, and J.P. Chapuis. 2000: "Airports. In financing of major infrastructure and public service projects: Lessons from French Experience throughout the world".
- 11) Donald R. Simon, Big Media: It's Effect on the Marketplace of Ideas and How to Slow the Urge to merge, 20 John Marshal Journal of Computer & Information Law, winter 2002.
- 12) Dogams, Rigas (2000): Airline Strategic Alliances, 33. Annual General Assembly, Arab Air Camers Organization, Cairo, 25 April.
- 13) Estache, Antonio, and Ginés de Rus. 2000. Privatization and regulation of transport infrastructure, guidelines for policymakers and regulators. Washington, D.C.: WBI Development Studies, World Bank.

- 14) Evans, Peter C. (2000): *Airlines and Globalization, Globalization and Its Challenges and Opportunities for Tourism Development in the Middle East and Africa*, Cairo- Egypt, 20 May.
- 15) Fugina, Kathryn: "Merger Control Review in the united states and the European Union: Working Towards Conflict Resolution". *Northwestern Journal of International Law & Business* 26.2 (2006): 471- 492. Business Source Complete Web. 17 Nov. 2015.
- 16) Ghaughan, Patrick A." *Mergers, Acquisitions, and Corporate Restructurings*",Wiley Corporate F&A,5th Edition,2011.
- 17) Galbiati, R. 2003: "An institutional analysis of liberalization and privatization: The case of public utilities in Italy". Research project, European school on New Institutional Economics, University of Siena, March-April.
- 18) Gort, Michael. "An Economic Disturbance Theory of Mergers". *The Quarterly Journal of Economics* 83.4 (1969): 624–642. Web. 18 Nov. 2015.
- 19) Gorton, Gary, and Matthias Kahl. *Eat or Be Eaten: A Theory of Mergers and MergerWaves*. Cambridge, Mass.: National Bureau of Economic Research, 2009.
- 20) Hook Leonard, "Successful Strategic Alliances- What makes them Work?" *Kairos Group International*, 1998.
- 21) Hala Raafat Ali Reda: "The Future Strategy Plan of the Egyptian Air Transport Compared with the EU's Experience". Master Degree in EuroMediterranean Studies, Cairo University, Cairo, 2009.
- 22) . H.G.Broadman, *GATS : The Uruguay Round Accord on International Trade and Investment in Services*, *World Economy*, Vol. 17, No. 3, May 1994.
- 23) Hoekman, B. and Primo Brage, CL, *Trade in Services the GATS and Arab Countries*, The 7th Annual Joint Seminar, The Arab Fund for Economic and Social Development, Kuwait, 18January 1995.
- 24) Harry C. Ktaz et al., *The Revitalization of The CWA: Integrating Collective Bargaining, Political Action, and Organizing*, *Industrial & Labor Relations Review*, Cornell University, Vol. 56, Issue 4, July 2003.
- 25) Harford, Jarrad. "What Drives Merger Waves?" *Journal of Financial Economics* 77.3 Web. 16 Nov. 2015.

- 26) Hsiao , Cheng and Yan Shen "Foreign Direct Investment and Economic Growth" The Importance of Institutions and Urbanization , Economic Development and Cultural Change , Vol . 51 , No. 4 , July 2003.
- 27) International Air Transport Association (IATA), Air Passenger Market Analysis, March 2020.
- 28) John Vickers, George Yarrow, Privatization: An Economic Analysis. The MIT Press, 1988.
- 29) Kenneth Button and Rogers Stough, "Air Transport Networks, Theory and Policy Implications". Transport Economics, Management and Policy Seris, Edward and Elgar Publishing, Inc., UK, 2000.
- 30) Kollen J. Rask: Internationally Traded Services and Economic Development New York.
- 31) Izaguire, A.K. and G. Rao. 2000: "View Point: Private infrastructure. The to Sett private sector and infrastructure network", note no. 15. Washington, D.C.: World Bank.
- 32) Laffont, JJ. 2001: "Institutions, regulation and development. Distinguished lecture series", no. 16. Cairo: - Egyptian Center for Economic Studies.
- 33) Liu, J. (2016). Chinese Mergers and Acquisitions: Performance and Factors (Doctoral dissertation, Durham University.
- 34) Michel Despax, l'entreprise et le droit, LGID, Paris, 1957, p. 212. Christian Guiter et Charles Robbez Masson, Droit et enterprise, 9è éd. , P. U. G., 2003.
- 35) Malone, Ferrell and G. Sidak: "should Antitrust Consent Decrees Regulate Post. Merger Pricing?" Journal of Competition Law and Economics. Vol. 3. Issue 3 (2007).
- 36) Michael Z. F. Li, Distinct Features Of Lasting and Non-lasting Airline Alliances, Journal Of Air Transport Management, Volume 6, Issue 2, April 2000.
- 37) Mitchell, Mark L., and J.Harold Mulherin. "The Impact of Industry Shocks onTakeover and Restructuring Activity." Journal of Financial Economics 41.2 (1996): 193-229. Web. 15 Nov. 2015.
- 38) Manual on the Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, Doc 9626. Second Edition 2014.
- 39) Nagwa Hosny&Gehan Salah, "FDI and absorpatave Cabacity in Emerging Economies", Topics in Middle and African Economies, Arab academy for Eastern science and Technology, Vol. 15, no, 1, May 2013.

- 40) Olivier Meier et Guillance Schier, Fusions Acquisitions, Stratégie, Finance, Management, ed 2006.
- 41) Porter, Michael. (1990): "The competitive advantages of nations". New York: Macmilan.
- 42) Passenger Services Conference Resolutions Manual, The International Air Transport Association, 30Th edition, effective 1 June 2010 - 31 May 2011, Recommended Practice no 1008.
- 43) Quantifying the benefits of services trade liberalization"; Report Prepared for Department of Foreign Affairs and Trade, Centre for International Economics Canberra & Sydney ; june 2010.
- 44) . Research Presented by ATAG ,Air Transport Action Group.
- 45) Roll, R. (1986). The hubris hypothesis of corporate takeovers. Journal of business.
- 46) Rhodes-Kropf, Matthew, and S Viswanath. 2004. "Market Valuation and Merger Waves." Journal of Finance 59:2685-2718. Web. 17 Nov. 2015.
- 47) Stiglitz, J.E. 1989: "Perspectives on economics development: Markets, market failures and development". AER 79, no. 2 (May).
- 48) STEPHANI HAWKINS: "FUEL SMART" ASCEND MAGAZINE. NO2, ISSUE. 2008.
- 49) Salvatore, Dominic, (2001): "Managerial Economics in Global Economy" Harcourt College Publisher, New York.
- 50) Straub, Thomas. "Reasons for Frequent Failure in Mergers and Acquisitions: a Comprehensive Analysis" Wiesbaden: Deutscher Universitaets Verlag. Print, 2007.
- 51) Shah, B. A., & Khan, N. (2017). Impacts of Mergers and Acquisitions on Acquirer Banks' Performance. Australasian Accounting, Business and Finance Journal, 11(3).
- 52) Tohamy, Sahar, and Nihal El-Megharbel (2001): "Private participation in airport activity in Egypt". Working paper series, no. 65. Cairo, Egypt: The Egyptian Center for Economic Studies.
- 53) Tao, F., Liu, X., Gao, L., & Xia, E. (2017). Do cross-border mergers and acquisitions increase short-term market performance? The case of Chinese firms. International Business Review, 26(1), 189-202.
- 54) Trautwein, Friedrich. "Merger Motives and Merger Prescriptions". Strategic Management Journal 11.4 (1990): 283–295. Web. 17 Nov. 2015.

- 55) United Nations, *Liberalizing International Transaction in Services: A Handbook*, New York and Geneva, UNCITAD and World Bank, 1994.