

الأربعاء 1430/02/01 هـ

الموافق 2009/01/28 م

الساعة 11:08

بحث

صفحتي الشخصية أعداد سابقة

2255
an.com.kw

Advertise @
AL-WATAN

أعلن على
موقع
الوطن

الصفحة الرئيسية

بحث متقدم

أعداد سابقة

الاعلانات



اقتصاد

رصدت تأثير قطاع النقل الجوي سلباً في الأزمة المالية العالمية

الجلسة الخامسة: القرصنة البحرية «مؤامرة» تقودها جهات «معينة» بهدف الإضرار بالدول العربية



كتب سامي وادي: استعرض الأمين العام للاتحاد العربي للنقل الجوي عبدالوهاب تفاحة انعكاسات الأزمة المالية والاقتصادية على قطاع الطيران في العالم العربي، لافتاً الى انها اخف وطأة من تأثيرها في شركات الطيران الأوروبية والأمريكية، مشيراً الى ضرورة الاستفادة من تلك الأزمة واستثمارها من خلال رؤية واضحة وشاملة للكيفية من الخروج من تلك الأزمة، من خلال دعم صناعة النقل الجوي العربية.

وأوضح في الجلسة الخامسة للمنتدى الاقتصادي والاجتماعي المخصصة للنقل والتي انعقدت أمس ان دعم صناعة النقل الجوي عربياً يتطلب وضع اتفاقية دمشق موضع التنفيذ بما تتضمنه من ادوات قانونية تتيح لشركات الطيران العربية العمل بحرية مع ضوابط اقتصادية، والسماح بتبادل الملكية بين شركات الطيران.

وأكد تفاحة أهمية قيام الحكومات العربية باعادة النظر بجدية في الطرق الجوية واختصارها، لافتاً الى ان اختصار الطرق الجوية سوف يسهم في تخفيض الكلفة على شركات الطيران بنسب تتراوح من 10% إلى 15%، مشيراً الى ضرورة ان تقوم الحكومات باعادة النظر بالضرائب والرسوم المفروضة في المطارات وعلى المسافرين وغيرها، مشيراً الى ان مجموع قيمة هذه الضرائب والرسوم لا توازي القيمة الاقتصادية والتنموية التي يمكن ان يشكلها نمو عدد السياح بين البلدان العربية.

وقال ان النقل الجوي في الدول العربية يواجه مشكلات سياسية وليست تجارية مما يتطلب رفع القيود عن حرية التنقل وتخريب الاجواء.



اسم المستخدم
كلمة السر

تسجيل الدخول

تذكر اسم الدخول

سجل
نسيب كلمة السر



واضاف تفاحة ان التحديات التي فرضتها مجريات العالم بهذا المجال تستلزم تهيئة كل ما يتعلق بالناقلات الجوية العربية.

واعرب عن امله في ان تأخذ توصيات القمة الاقتصادية في الكويت في كافة المجالات المتعلقة بمجال النقل مسارها الطبيعي مؤكدا ان القطاع الخاص يمتلك الخبرات والموارد المالية التي تساعد من خلاله البرامج الحكومية في هذا المضمار.

وبين تفاحة ان معظم الناقلات الجوية العربية اثبتت نجاحاتها مع نظيراتها العالمية.

وذكر علماً بان شركات الطيران لديها اساطيل حديثة، ويبلغ متوسط اعمارها حوالي 7.8 سنوات، بينما هي في اوروبا تتجاوز 14 سنة، وفي امريكا حوالي 24 سنة، فيما هي في الشرق الاقصى افضل بكثير من المنطقة العربية.

وقال تفاحة ان الازمة المالية اثرت في نمو حركة الطيران حيث يتوقع ان تتراجع من 4% الى 6% في الشرق الاوسط وافريقيا خلال العام 2009 بعد ان تجاوزت 14% خلال العام 2007.

واشار تفاحة الى ان شركات الطيران العربية تأتي في المرتبة الثانية بعد العقار في جذب الاستثمارات مبينا ان لديها 700 طائرة من احدث الطائرات يفوق ثمنها 600 مليار دولار وتبلغ عائداتها السنوية 20 مليار دولار خلال العام 2008، لافتا الى ان هذه الشركات تقوم بتشغيل 120 الف عنصر بشري كما تعد العصب الاساسي لقطاع السياحة الذي يمثل 7% من الاقتصاد العربي.

ولفت تفاحة الى ان آلية العمل للمستقبل يجب ان تتمحور حول النقاط التالية: تنفيذ اتفاقية دمشق مع ملاحقها وايجاد مرجعية قانونية تستطيع البت بالخلافات او بالخلل في التنفيذ، افساح المجال امام الاستثمار العربي في شركات الطيران بشكل متدرج والوصول الى القدرة على اعتماد الملكية العربية لشركة الطيران في نفس مستوى الملكية الوطنية لايجاد الفرصة امام شركات الطيران العربية للتجمع في اطر اقتصادية اكبر، التعامل بايجابية لايجاد اطار عربي - اوروبي للطيران المدني والنقل الجوي مستفيدين من اعلان المبادئ الموقع بين الاتحاد العربي للنقل الجوي والهيئة العربية للطيران المدني والمفوضية الاوروبية، تطوير آلية عربية ضمن اطار الهيئة العربية للطيران المدني تنسق ادارة الحركة الجوية باتجاه جميعها، والتركيز على عملية تطوير القوى العربية البشرية والنظر في امكانية تجمع قواعد الصيانة ومراكز تدريب المهندسين والطياريين.

القرصنة البحرية

من ناحيته قال رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية اللواء بحري محمود حاتم القاضي ان اكبر مصدرين في العالم هم الولايات المتحدة والصين والدول الآسيوية واوروبا وهم ايضا اكبر مستوردين في العالم.

واشار الى ان انتقال البضائع بين هذه الدول التي تقع في قارات بعيدة لابد ان يمر بالمنطقة العربية وتحديد طريق البحر الاحمر وقناة السويس المتجه للبحر المتوسط وهذا من شأنه ان يعطي منطقتنا العربية ميزة فريدة في حركة التجارة الدولية.

واكد ان الموانئ العربية متقدمة وفي حالة جيدة لكن غالبا ما ينقصها الادارة التخصصية التي تدير بمنطق القطاع



الخاص مبينا ان بعض الدول العربية تعمل وفق هذا الاسلوب لكن البعض الاخر لا يطبقه.

واضاف ان حجم الأسطول العربي متواضع ولا يتناسب مع قدرات الدول العربية المادية داعيا الى وضع حلول حقيقية للتغلب على هذه المشكلة وزيادة عدد وحدات هذا الأسطول.

واكد ان ظاهرة القرصنة التي تفاقمت خلال الشهور الماضية اثرت على معظم الدول العربية لان 30% من النفط المتجهة الى اوروا تمر عبر قناة السويس.

واكد ان المستفيد الوحيد من ظاهرة القرصنة هي «نظرية المؤامرة» التي تقول بان هؤلاء القراصنة ليسوا مجموعة صغيرة من الارهابيين الذين يعملون لصالح انفسهم وانما هم يتبعون جهات معينة هدفها التأثير على المنطقة وطريق سير التجارة العالمية من خلالها، عن طريق رأس الرجاء الصالح بدلا من قناة السويس.

السكك الحديدية

اما مدير العمليات في شركة (جي سي اي ال) سامر خوري فاكد ان من نقاط الضعف في قطاع النقل العربي عدم التوسع في السكك الحديدية بحيث تشمل نقل البضائع الى جانب نقل الاشخاص.

واشار الى ان من بين 95 ميناء عربياً يوجد فقط 35 ميناء تتعامل مع الحاويات الكبرى وهو ما يشير الى قصور في هذه الموانئ بالاضافة الى التكلفة العالية لاستخدامها مقارنة بالدول الاوروبية.

وقال ان غالبية الشركات العاملة في مجال النقل الجوي مملوكة للحكومات وليس القطاع الخاص كما ان بعض الدول تبنت نظام المناطق الحرة دون ان تطبقها فعليا على ارض الواقع.

واضاف ان تقارير البنك الدولي تشير الى ان غالبية الدول العربية لم تاخذ بالاصلاحات اللازمة لدخول القطاع الخاص في البنية التحتية المتعلقة بقطاع النقل.

واوصى خوري باستكمال البنية التحتية اللازمة لقطاع النقل وتعزيز مشاركة القطاع الخاص فيه وتوحيد التعرفة الجمركية بين الدول العربية وتعزيز التعليم والتدريب وتنمية المهارات البشرية بما يخدم قطاع النقل.

تراجع القطاع الخاص

وقال نائب رئيس منطقة الشرق الاوسط وشمال افريقيا وامور البنية التحتية العالمية في مؤسسة التمويل الدولية رشاد كلداني ان هناك طموحات كبرى امام قطاع النقل في المنطقة وتحتاج الى تعاون بين القطاعين الخاص والحكومي.

وبين ان القطاع الخاص يستطيع ان يشارك في تحسين ادوات ووسائل النقل في المجتمعات الريفية والحضرية على حد سواء، مؤكدا ان أي تقصير في توفير خدمات النقل سوف ينعكس سلبا على عملية التنمية.

وأشار إلى أن قطاع النقل في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا يحتاج إلى تمويل لكن التمويل انخفض منذ ما يقارب من 19 شهراً مضت وأصبح الممولين أكثر انتقائية في مشروعاتهم.

وأكد أن تراجع رغبة الممولين في الدخول في مشروعات النقل تفرض ضرورة مشاركة مؤسسات القطاع الخاص في هذه عملية التمويل مؤكداً أن هذه المشاركة سوف تعود بالربح المؤكد للقطاع الخاص وخدمة التنمية في الوقت نفسه.

من جانبه قال وزير النقل الأسبق في مصر عصام شرف أن النقل اليوم أصبح دولياً وليس قفطرياً أو محلياً وعلى أي سلطة تقوم بالتخطيط لقطاع النقل في أي بلد أن تأخذ هذا الأمر بعين الاعتبار مضيفاً أن النقل أيضاً أصبح متعدد الوسائط فلا يمكن لأي بلد أن تقتصر على نوع واحد من وسائل النقل.

وأكد أن النقل أصبح عنصراً مهماً في تحديد القدرة التنافسية لأي دولة من الدول وهو أيضاً جزء من الخدمات اللوجستية التي تشمل أيضاً التخزين وتبادل البضائع وغيرها مبيناً أن هذه الخدمات تمثل نسبة تتراوح بين 40% إلى 60% من عملية الإنتاج.

وأشار إلى أن الدول العربية لن تستطيع تحقيق أي تكامل فيما بينها إلا بتطوير قطاع النقل مؤكداً أن الدور الرئيسي لأي حكومة هو تحرير الانتقال في السلع والبضائع. أما عملية التكامل بين الدول وبعضها فتقع على عاتق القطاع الخاص وأن الحكومات العربية تحتاج إلى بذل مزيد من الجهد في مجال تحرير النقل.

شبكة الطرق البرية

ومن جانبه استعرض مدير إدارة النقل بمجموعة دار الهندسة لبن لادن، بشار الريحاني شبكة الطرق العربية «إتسام» مبيناً أنها بلغت 31.4 ألف كليو متراً وأهمية توسيعها إلى بلاد المغرب العربي والسودان وجيبوتي، لافتاً إلى الحاجة لنظام نقل متكامل بين البلاد العربية من أجل تكامل إقليمي عربي، مع تشجيع التبادل التجاري وحركة المسافرين بين الدول، وأهمية النقل البري لهذه المجالات.

مؤكداً على أهمية تطوير محاور النقل بين دول حوض المتوسط سواء الطرق، والسكك الحديدية، والموانئ والمطارات.

وأشار الريحاني إلى أن الأعمال المقترحة لإنشاء طرق جديدة إضافة 28.2 ألف كليو متراً من الطرق حتى العام 2025.

الائتلاف اللوجستية

وتخلل الندوة فيلماً تسجيلياً عن الائتلاف العالمي للوجستية الفعالة، بين أن المزاي المباشرة للائتلاف العالمي يتمثل في تخفيض تكلفة التبادل التجاري من مستوياته العالمية البالغة بالمعدل 11% إلى 6% مما يوفر 691 مليار دولار سنوياً من تكلفة التجارة الإقليمية والعالمية، لمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا لوحدها 116 مليار دولار.

ويهدف كذلك إلى توفير **15%** من معدل تكلفة الإنتاج، وحماية الحدود الدولية وتدقيق البضائع من أعمال القرصنة، وتوفير ملايين فرص العمل من خلال دمج الخبرات المتوفرة في الدول المتقدمة مع القوى البشرية في الدول النامية وتوسيع السوق العالمي من خلال قوة شرائية جديدة، وتقديم فرص للأسواق العالمية بمقدار **6** تريليونات دولار لقطاعات المال والتكنولوجيا والتأمين.

وأشار الجدول الزمني للاتلاف إلى أن تطوير وانتشار البنية التحتية المرنة في الشرق الأوسط وأفريقيا يستغرق من **6** إلى **8** شهور، وشهرين لتقديم الحل النموذجي، وبين الائتلاف إلى أن مشاركة المؤسسات الكبيرة من القطاع الخاص يسهم في التقليل من تكلفة التبادل التجاري بنسبة تصل إلى **30%**، وتكلفة العمليات بنسبة تصل إلى **15%**.

تاريخ النشر 19/01/2009