

MAJLIS



Deutsch-Emiratische
Industrie- und Handelskammer
المجلس الألماني الإماراتي
المشترك للصناعة و التجارة

A PUBLICATION OF THE GERMAN INDUSTRY & COMMERCE FOR OMAN, QATAR & UAE

GERMAN – GULF BUSINESS
للتجارة والصناعة
ألمانيا – الخليج



Handle with care

SILKROAD OF THE AIR
THE JOURNEY OF LUFTHANSA IN THE UAE

H. E. ABDULLAH AL MASAOOD
A CHAT WITH THE MAN BEHIND THE LEGEND

ذاته، تقوم الحكومة في إطار سياستها الخاصة بالتنمية الصناعية بعمل إنشاء ساحة انتظار مخصصة للسيارات الكهربائية الأمر الذي دعا الشركات المعنية للمجيء إلى البلاد والعمل على تطوير سيارات أجرة وحافلات كهربائية جنباً إلى جنب مع منتجات الطاقة المتجددة. على وجه العموم، إن هذا النهج لا يقتصر على وضع حلول للتحديات المتعلقة بطاقة النقل الاستيعابية ولكن أيضاً يساهم في عملية إرساء صناعة جديدة في أي دولة مع إمكانية إيجاد فرص للنهوض بتلك الصناعة حتى مراحل التصدير. وتجدر الإشارة إلى أن الدول القادرة على مثل هذا التخطيط المتكامل هي بالفعل بمثابة «الأبطال» المتنافسين في مجالات التنمية الاقتصادية.

وأخيراً فإن ما سبق يضرب لنا مثلاً للتأثيرات الاقتصادية المتطورة لسياسة البنية التحتية للمرور والتي تجمع بين مختلف أنماط وسائل النقل على نحو فعال وفي نفس الوقت تساهم في تكامل السياسة الشاملة للتنمية الصناعية لدول الخليج. في الحقيقة إن مثل هذا الجهد المتزامن من الممكن له أن يدر فوائد اقتصادية متميزة و عديدة لمن يبادر بالتحرك - و دول مجلس التعاون الخليجي مهياً بشكل كبير لأخذ زمام المبادرة في هذا الأمر. ■



الأستاذ الدكتور بيرند. جي. هووفر
رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي
لشركة A9C كابيتال ول
إستشاريون تجاريون ومستشاري
تكنولوجيا - البحرين

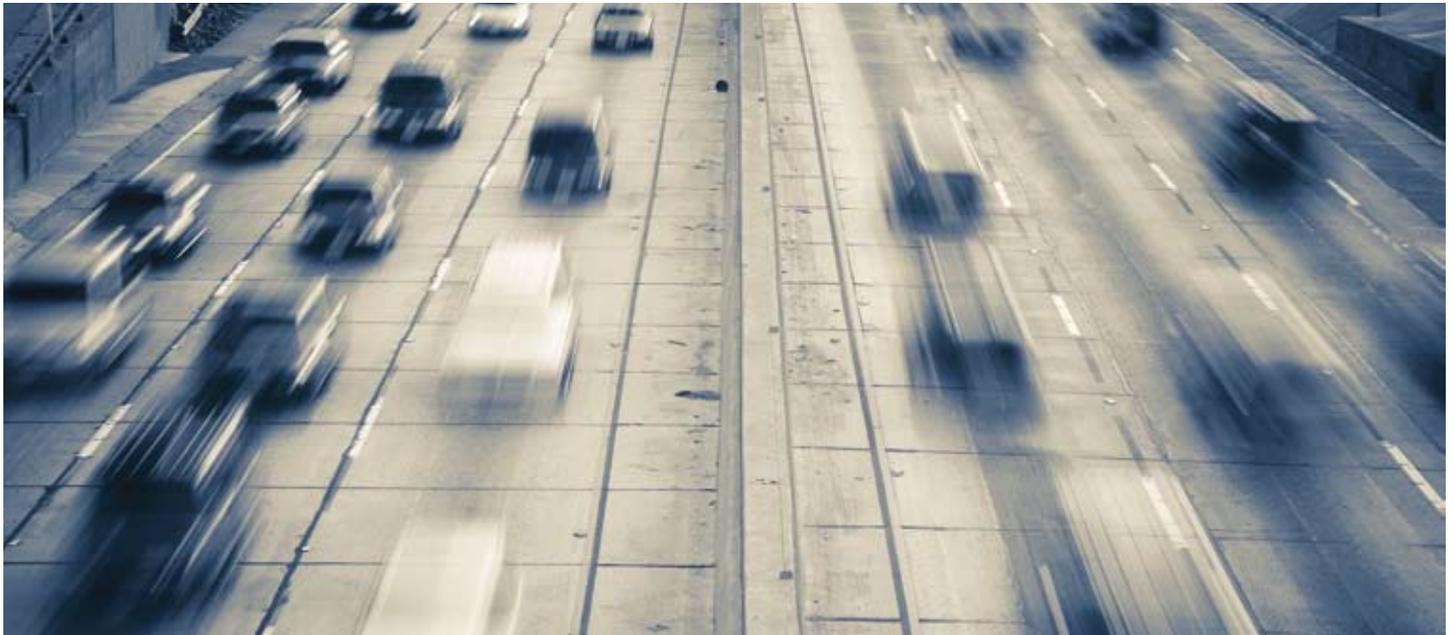
يمكن لسياسة النقل أن تدعم سياسة التنمية الصناعية من خلال إنشاء مرافق لتجميع الأنظمة المستخدمة في تنفيذ خطة النقل، ويبدو ذلك جلياً في المركبات الكهربائية مثل السيارات والحافلات والقوارب من وجهة النظر التقنية، ينصح لنا أن المركبات الكهربائية (البرية والبحرية) جاهزة دوماً للإستخدام اليومي أكثر من المركبات الإعتيادية - إلا أنه يجب أن يتم إنشاء وتطوير مراكز التجارة والتجميع العالمية. هذا ومن الجدير بالذكر أن الدول الصناعية ليس لديها أية مزايا تنافسية فيما يتعلق بالمركبات الكهربائية بما أن إمكانياتها موجهة بشكل كبير نحو محركات الإحتراق التقليدية، كما أنه لم تدرك أي من الدول النامية باستثناء الصين أن المبادرة نحو استخدام المركبات الكهربائية في خطة البنية التحتية المرورية يعني كذلك أن التربع على صدارة الدول التي تتجه إلى تصنيع هذا النوع من المركبات. وبالنظر إلى أن العديد من البلدان الصناعية مشغولة بإدارة خطط الهروب من شبح من الأزمة الاقتصادية العالمية في الوقت الحالي، نجد أن الفرصة سانحة وتدعو إلى الإهتمام أيضاً في الوقت الحالي.

إن استخدام السيارات الكهربائية على سبيل المثال بالإضافة إلى التفاعل بين سياسة البنية المرورية والسياسة الصناعية يمكن وصفه كالاتي: في إطار سياسة البنية التحتية للنقل تقوم الحكومة بوضع مزايا تحفيزية محددة للقطاع الخاص الذي يعمل في مجال النقل الكهربائي مثل التاكسيات والحافلات من خلال إعفاء هذا القطاع من الرسوم أو أية أعباء أخرى، على سبيل المثال، تحديد ممرات مرورية خاصة بها. إن وضع بعض اللوائح للقطاع العام، على سبيل المثال، إمداد الهيئات الحكومية إجبارياً بالمركبات الكهربائية، قد يكون بالأمر الفعال والمؤثر نظراً لأن مثل هذه اللوائح قد تساهم في وضع اللبنة الأولى للبدء في تلك الصناعة الجديدة، في الوقت

التنقل» يجب أن تصبح مفهوماً مرورياً وسائطياً يقوم بالجمع بين مختلف أنماط محطات النقل والوصول بطريقة فعالة. إن البنية التحتية للنقل على سبيل المثال المطارات والموانئ البحرية تحظى بالفعل بإهتمام وعناية لا بأس بها، إلا أن الأولوية يجب أن توجه حالياً نحو تطوير البنية التحتية الداخلية لشبكات النقل على نحو كاف وربطها بنظام وسائطي يجعلها على اتصال دائم مع الممرات الدولية القائمة ويشتمل ذلك على حلول تتميز بالمجهود المقتضب والتأثير الجيد والتي يمكنها أن تقوم بتقوية البنية التحتية الحالية لمنظومة النقل مثل طرق الحافلات وسيارات الأجرة بالإضافة إلى الحافلات الحديثة ذات المقاعد الوثيرة وأنظمة توجيه ساحات إنظار المركبات، وتتمثل العناصر الإضافية وربما الأكثر تقليدية في مرافق الوقوف والركوب ومفاهيم تحسين رسوم الطريق بالإضافة إلى تقديم حوافر لمشاركة السيارات. ومن المثير للإهتمام هنا أنه لم تقوم أي من دول مجلس التعاون الخليجي بالإهتمام بإدراج الممرات الملاحية المائية ضمن خطط النقل الخاصة بها سواء كانت الخطط متوسطة أو قصيرة المدى - وذلك على الرغم مما يتمتعون به من باع طويل في هذا الجانب. كما يمكن لبعض وسائل النقل الأخرى مثل العوامات والعبارات السريعة والتاكسيات المائية وحتى الطائرات المائية يمكن لها أن تلعب دوراً هاماً في الاستراتيجية ككل من خلال الاستفادة من المياه الهادئة والأراضي المنبسطة. إن استراتيجية النقل والتنقل في الأساس لا بد لها وأن تحقق أقصى استفادة ممكنة من الوضع الخاص ونقاط القوة بدول مجلس التعاون الخليجي و دمج العناصر الفردية على النحو الأمثل.

بالإضافة إلى الهدف الصريح نحو تقديم بنية تحتية مستدامة لحركة النقل تستمر لسنوات قادمة، فإن سياسة النقل ذاتها تساهم كذلك في تنشيط وإضفاء الحيوية على خطط التصنيع، وبوجه عام،

« دبي هنا على سبيل المثال ستقوم بتشغيل مطارها الجديد في المستقبل القريب ليستوعب ما يقرب من 120 مليون راكب سنوياً في الوقت الذي نجد فيه أن شركة طيران الإمارات قد تعاقبت على عدد 90 طائرة من طراز إير باص A-380 حتى تحقق أقصى استفادة ممكنة من هذا المطار.»



نحو تبني إستراتيجية جيدة للنقل والتنقل

المفاهيم والأفكار المبتكرة لوسائل النقل وإمكانية ربط مختلف أنظمتها ببعضها البعض هي الجبل الأمل لمشكلات النقل والمواصلات بدول مجلس التعاون الخليجي

إن وجود بنية تحتية للنقل يعتبر من العناصر الحيوية المساهمة في نجاح خطط التصنيع والتنمية بأي دولة في قلب عالم أصبحت تحكمه قوانين العولمة وتمتد فيه سلاسل الشركات والمؤسسات عبر مختلف القارات بسهولة ويسر، كما أن أية شركة ترغب في المنافسة بنجاح سواء على المستوى الإقليمي أو العالمي أصبحت تعتمد بشكل أساسي على وسائل النقل المتكاملة وهكذا فإن أية دولة ترغب في اقتحام عالم التصنيع لابد وأن تركز خطط التنمية الاقتصادية الخاصة بها على أساس قوي من البنى التحتية لوسائل النقل ليس فقط لاستخدامها في مجرد التنقل داخل الدولة ولكن أيضا لاستخدامها فيما بعد لنقل البضائع والأفراد داخل الدولة.

إن البنية التحتية لمنظومة النقل بدول الخليج تتجه بشدة نحو مفهوم المراكز اللوجستية العالمية الكبرى، بالإضافة الى ذلك، نجد أن الأولوية الرئيسية أصبحت تتمثل في وضع بنية تحتية قوية جنباً الى جنب مع ما يتعلق بها من خدمات نقل البضائع والأفراد وتصدير الموارد الطبيعية لمختلف البلدان. وفي الواقع نجد أن ذلك يعني أن خدمات النقل والخدمات اللوجستية يتم تصديرها من خلال نقل البضائع والسلع والركاب من الدول الأجنبية عن طريق تلك المحاور الرئيسية ودي هنا على سبيل المثال ستقوم بتشغيل مطارها الجديد في المستقبل القريب ليستوعب ما يقرب من ١٢٠ مليون راكب سنوياً في الوقت الذي نجد فيه أن شركة طيران الإمارات قد تعافتت

« إن فكرة تدشين كم ضخم من وسائل النقل ليست بالجديدة أو المبتكرة إلا أنها من الموروثات القديمة لدول الخليج التي كانت تمثل أحد أهم المحطات التجارية عبر مسارات التجارة المعروفة آنذاك بين الشرق والغرب.»

التحدي الذي يعرف حركة التنمية في هذا المجال أخطر مما تتصور ويهدد خطط التنمية الاقتصادية المستدامة لجميع دول مجلس التعاون الخليجي: تعتمد الصناعات التحويلية بشكل أساسي على مجموعة القيم المتكاملة كما تتطلب شبكات نقل ومواصلات لها القدرة على نقل وتوصيل كميات ضخمة من المواد الخام والبضائع النصف مصنعة في الوقت المحدد لمراقق وجهات الإنتاج المعنية بالإضافة الى نقل المنتجات المصنعة وإعادةها الى نقاط الوصول للدولة مرة أخرى. إن عدم القدرة على توفير أو إتاحة تلك البنية التحتية سيوجب آثاراً سلبية كثيرة وخطيرة على حركة تدفق الإنتاج وجودة المنتج على حد سواء الأمر الذي قد يقضي على مصداقية مراقق الإنتاج وعليه قد يؤدي في نهاية المطاف الى تجريد دولاً بعينها من كونها منطقة تصنيع. بعبارة أخرى: لا يمكن تجاهل أو التغاضي عن أهمية وفعالية تبني سياسة رشيدة متكاملة لوسائل النقل والبنية التحتية للنقل الداخلي.

من ناحية أخرى يجب أن تقوم سياسة النقل الشاملة بوضع الإجابات المناسبة لكيفية قيام الدول منفردة بالإضافة الى دول مجلس التعاون الخليجي مجتمعة بالتعامل مع نقل الأفراد والبضائع من وإلى داخل منطقتهم. إن مثل هذه السياسة «سياسة النقل و

على عدد ٩٠ طائرة من طراز إير باص أيه ٣٨٠ حتى تحقق أقصى استفادة ممكنة من هذا المطار. على الجانب الآخر يتضح أن باقي دول الخليج تنتهج استراتيجيات مماثلة تركز بشكل أساسي على المطارات والموانئ البحرية العميقة وما يتصل بها من مراقق لوجستية لنقل البضائع والركاب.

إن فكرة تدشين كم ضخم من وسائل النقل ليست بالجديدة أو المبتكرة إلا أنها من الموروثات القديمة لدول الخليج التي كانت تمثل أحد أهم المحطات التجارية عبر مسارات التجارة المعروفة آنذاك بين الشرق والغرب. أما في سياق التصنيع، فيتمثل التحدي هنا في وضع سياسة يمكنها أن تُرسي بنى تحتية محلية كافية لوسائل النقل بغرض انشاء محاور صناعية لتجميع المنتجات كخطوة أولى بالإضافة الى تطوير تلك المحاور وتحويلها الى مجموعات إنتاج صناعية بغرض تطوير أنشطة عالية المستوى من القيمة المضافة. وتتجسد أبرز التجارب الناجحة في هذا الصدد تجربة كلا من تايبان وسنغافورة وهونج كونج.

إن مصدر القلق الرئيسي فيما يتعلق بالبنى التحتية للنقل لا يتمثل في كم الوقت المهدر في زحام المرور أثناء ساعات الذروة يومياً ولكن



Deutsch-Emiratische
Industrie- und Handelskammer
المجلس الألماني الإماراتي
المشترك للصناعة والتجارة

GERMAN – GULF BUSINESS
للتجارة والصناعة
ألمانيا – الخليج

المجلس

من مطبوعات غرف التجارة والصناعة الألمانية بالخارج

تعامل بحرص

الطريق الحريري في الهواء
رحلة لوفتهانزا في دولة الإمارات العربية

سعادة عبدالله محمد المسعود
حوار مع رجل ورائه أسطورة