الرئيس التنفيذي لمؤسسة خدمات الموانئ لـ « الاقتصادي الوطن »

نمو حركة النقل والملاحة البحرية يستلزم ضرورة وضع خطة لتطوير وتحديث موانئ السلطنة

■ سعود بن أحمد النهاري

أجرى الحوار - عبدالله الشريقي:

■■ قال سعود بن أحمد النهاري الرئيس التنفيذي لمؤسسة خدمات الموانئ: إن التطور الذي يشهده قطاع الموانئ البحرية وحركة نقل البضائع في العالم يستلزم أن يكون لدى موانئ السلطنة خطة للتطوير والتحديث في موانئها وذلك وفقا لحجم الحركة ونوعية البضائع المناولة مؤكدا أن ما شهده قطاع الموانئ خلال السنوات الماضية يضع السلطنة ضمن أكثر خطوط النقل والملاحة البحرية الأكثر طلبا وإقبالا من قبل الشركات العالمية.■■

■ ميناء السلطان قابوس منذ افتتاحه في عام ١٩٤٧ شهد ست مراحل في التوسعة والتطوير وذلك لمواكبة الطفرة التجارية والاقتصادية التي تشهدها السلطنة

تراجع حركة مناولة البضائع في الميناء عام ٢٠٠٩ متأثرة بتداعيات الأزمة المالية والاقتصادية العالمية

طموحنا وضع جميع موانئ السلطنة في منظومة متكاملة تحقق الأغراض التي أنشئت من أجلها

٨٤ سفينة سياحية وأكثر من ٢١٩ ألف سائح دخلوا السلطنة عبر ميناء السلطان قابوس العام الماضي

التفاصيل	الوحدة	2009 م	2008 م	نسبة التغيير
السفن الزائرة	عدد	1.737	2.125	-%18.3
الحاويات	وحدة نمطية	278.045	359.990	-%22.8
المركبات والعربات	عدد	84.526	174.195	-%51.5
إجمالي الإستيراد (لكل أنواع البضائع)	طن شحني	8.698.136	11.579.653	-% 24.9
إجمالي الصادرات (لكل أنواع البضائع)	طن شحني	1.801.428	2.330.480	-% 22.7
إجمالي المتناولة (لكل أنواع البضائع)	طن شحني	10.499.564	13.910.133	-% 24.5

■ يوضح الجدول أرقام المقارنة بين حجم البضائع التي تمت مناولتها في الميناء خلال العامين ٢٠٠٨م و٢٠٠٩م

السنة	عدد السفن السياحية	عدد السياح القادمين	عدد السياح المغادرين	الإجمالي
2005م	24	7.678	7.683	15.361
2006م	37	13.890	13.905	27.795
2007م	64	44.836	44.885	89.721
2008 م	84	69.560	69.366	138.926
2009 م	84	109.672	109.537	219.209

■ الجدول يبين عدد السفن السياحية والسياح الذين زاروا الميناء خلال السنوات ٢٠٠٥م -٢٠٠٩م

واضاف في حديث لـ "الوطن الاقتصادي": ان الجهات المختصة تعي ما هو مطلوب منها وتعكف على وضع خطط التطوير اللازمة لتوفير التسهيلات والخدمات المطلوبة من كل ميناء وذلك بالتنسيق مع إدارات هذه الموانئ بهدف تشجيع الحركة التجارية استيراداً وتصديراً وخدمة المجتمع والاقتصاد الوطني مع مراعاة أن يكون هناك تكاملا بين هذه الموانئ بدون منافسة غير صحية.

واضاف أن الله سبحانة وتعالى حبى السلطنة بموقع متميز على أهم خطوط التجارة والملاحة الدولية وبالتالي كان لزاما أن يتم استثمار هذه الميزة وتعظيم الاستفادة منها لذلك فإن تطوير الموانئ وتحديثها أمر مستمر ولا يتوقف من أجل الاستجابة للمتغيرات والمستجدات لدى شركات وخطوط الملاحة العالمية والتي تعكف على بناء اساطيل حديثة وكبيرة السعة فأجيال سفن الحاويات وصلت إلى ما يزيد عن ١٢ ألف حاوية.

وتطرق النهاري للتطور الذي يشهده قطاع النقل والملاحة البحرية وقال: إن التطور الحاصل في قطاع الملاحة البحرية يفرض على الموانئ التي ترغب بالتعامل مع هذا النوع الحديث من السفن أن تكون مجهزة بالأرصفة والأعماق المناسبة وكذلك بالمعدات والكفاءات من الموارد البشرية والساحات التخزينية حتى يتسنى مناولة هذه السفن بكفاءة واقتدار وهذا يفرض ان يكون لكل ميناء من موانئ السلطنة خطة للتطوير الخاصة به وفقاً لحجم الحركة ونوعية البضائع المتناولة والقطاع الذي يخدمه وأنواع السفن المستهدفة.

انخفاض الحركة بسبب الأزمة

وعن مستوى النتائج التي حققها ميناء السلطان قابوس قال الرئيس التنفيذي لمؤسسة خدمات الموانئ: إن ميناء السلطان قابوس تمكن خلال عام ٢٠٠٨م من تحقيق نتائج متمازة من خلال مناولة حجم قياسي من البضائع فاقت طاقة الميناء الاستيعابية. إلا أن حركة مناولة البضائع في الميناء انخفضت خلال عام ٢٠٠٩م كنتيجة مباشرة لتداعيات الأزمة المالية والاقتصادية العالمية التي أثرت بصورة سلبية على حجم الطلب العالمي على السلع والخدمات وبالتالي على حجم التجارة العالمية ككل.

وقال سعود النهاري في رده لسؤال عن مقدرة موانئ السلطنة وتحديدا ميناء السلطان قابوس لمواكبة الطفرة التجارية والاقتصادية المتزايدة وقدرته على استيعاب الحركة المتزايدة عليه: ان ميناء السلطان قابوس شهد منذ افتتاحه في العام ١٩٧٤م تحت الرعاية السامية لمولانا حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم - حفظه الله ورعاه - ست مراحل للتوسعة والتطوير ففي عامي ١٩٨٠م-١٩٨١م تم تحويل الرصيفين رقم "٤" و"٥" إلى محطة حاويات متخصصة وتزويدها برافعتين قنطرتين ورافعات شوكية ثقيلة مساندة وتجهيز ساحات لتخزين الحاويات بمساحة إجمالية ٤٥ ألف متر مربع.

أما المرحلة الثانية والتي كانت في عام ١٩٨٣م فقد تم فيها تمديد الرصيف رقم "٦" ليصل طوله من ٦٠٠ قدم إلى ٩٠٠ قدم. وفي عام ١٩٨٦م تم إدخال نظام الحاسب الآلي في عمليات المؤسسة المالية والإدارية، كما تم إدخال نظم الحاسب الآلي في عمليات الميناء التشغيلية للحاويات.

وشهد عام ١٩٩٢م - ١٩٩٤م وهي المرحلة الثالثة زيادة عمق قناة الدخول وحوض الميناء إلى ١٣ مترا وتزويد الرصيف رقم "٦" بسور ناقلة للحبوب لاستقبال ومناولة سفن ذات حمولة تصل إلى ٦٠ ألف طن. كما تمت إضافة ثلاث رافعات رصيف قنطرية حمولة ٤١ طناً مما رفع عدد هذه الرافعات من ٢ إلى ٥ رافعات وإضافة ٨ رافعات ساحات جسرية لتخزين ورص الحاويات وتوفير ١٨ رأس ساحب و٢٠ مقطورة بالإضافة إلى رافعتين بذراع تلسكوبي لمناولة الحاويات الخالية.

كما تم تحويل الرصيفين رقم (١،٢) إلى أرصفة متناولة متعددة الأغراض. وتم استصلاح منطقة خليج شطيفي لتكون موقع إضافي لساحات التخزين مما رفع مساحة الساحات التخزينية المفتوحة من ١٦٠ ألف متر مربع قبل التوسعة إلى ٣٥٥ ألف متر مربع وارتفعت طاقة تخزين الحاويات الجافة من ١١٦٠ حاوية نمطية إلى ٢٢٢٠ حاوية نمطية وبذا أصبح بمقدور الميناء مناولة حتى ٣٠٠ ألف حاوية نمطية سنويا.

وارتفعت طاقة تفريغ سفن الحبوب السائبة من ٢٥٠ طناً في الساعة إلى ٥٠٠ طن في الساعة وإضيف مخزن لتفريغ الحاويات المشتركة بمساحة كلية قدرها ٦٠٠٠ متر مربع.

وفي عام ٢٠٠٨م قامت المؤسسة على نفقتها بتطوير ساحة تخزين إضافية بمساحة ٣٤،٩٠٠ متر مربع داخل منطقة شطيفي وتطوير ساحة تخزين أخرى بمساحة ٢٢،٣٠٠ متر مربع بمنطقة جبروه. كما تم شراء معدات إضافية لمناولة الحاويات تشمل ٥ رافعات ساحات جسرية و(١٠) رافعات بازرع تلسكوبية و(٧) رافعات شوكية ثقيلة و(١٢) رأسا ساحبا و(٧) مقطورات. كما تم استلام (٣) رافعات ساحات جسرية جديدة في الثامن من شهر فبراير الماضي.

وفي عام ٢٠٠٦م تم تطوير نظم المعلومات من خلال استقدام نظام حديث لإدارة عمليات الحاويات والبضائع والسفن والسيطرة على البوابات وتدريب الكوادر العمانية على إدارة وتشغيل هذا النظام. مميزات هذا النظام وحقق هذا النظام ربطاً مع الوكلاء الملاحيين مباشرة لإدخال المعلومات الخاصة بالسفن والبضائع التابعة لهم وأيضا مع الإدارة العامة للجمارك كما سمح باستخدام الدفع الآلي من خلال البطاقات الائتمانية وحقق هذا النظام سرعة وكفاءة في التشغيل وسهل سرعة التعامل مع الوثائق الخاصة بالإفراج عن البضائع.

وأشار النهاري الى هذه المراحل المختلفة أسهمت من التوسعة والتطوير في تقديم خدمات وتسهيلات ذات جودة شاملة وكفاءة تشغيلية عالية مواكبة للمعايير العالمية في خدمة جميع المتعاملين مع الميناء مما مكنها من مناولة كل أنواع البضائع والسفن وفق التسهيلات المتاحة.

توسعة جديدة

وحول اذا ما كان هناك من توجه لتوسعة جديدة في الميناء قال الرئيس التنفيذي لمؤسسة خدمات الموانئ لقد قامت وزارة النقل والاتصالات ووزارة الاقتصاد الوطني الموقرتين بتعيين مكتب استشاري عالمي لإجراء دراسة جدوى استشارية حول الاستخدام الأمثل لميناء السلطان قابوس وقد قدم الاستشاري توصياته في هذا الشأن حيث يتم إخضاعها حالياً للمراجعة من قبل جميع الجهات ذات الصلة ونأمل أن تخدم نتائج هذه الدراسة المتعاملين مع الميناء وتعظم الفائدة من التسهيلات والبنى الأساسية المتوفرة خدمة للاقتصاد الوطني والصالح العام.

قطاع الموانئ في السلطنة

وعن نظرته لتطور قطاع الموانئ في السلطنة خاصة بعد اكتمال تنفيذ مشاريع التوسعات على العديد من الموانئ ومنها ميناء صحار الصناعي وصلالة والدقم قال النهاري: ليس هناك من شك في أن إنشاء الموانئ في السلطنة قد تم وفق خطط تستند إلى رؤى مولانا حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم - حفظه الله ورعاه - منذ بزوغ عصر النهضة المباركة وقد كان ميناء السلطان قابوس باكورة هذه الموانئ حيث قام بمناولة شتى أنواع البضائع المستوردة اللازمة لتنفيذ مشروعات التنمية خلال الأربعين عاماً الماضية وكذلك قام ميناء صلالة بمناولة البضائع المستوردة لمحافظة ظفار منذ أن تم إنشاؤه في الثمانينات وأصبح ثاني الموانئ التي تم تشييدها لمواكبة احتياجات التطور والنمو الذي شهدته السلطنة في تلك المرحلة وحيث إن الموانئ تعتبر المرآة التي تعكس الحركة التجارية والاقتصادية. فقد أولت الحكومة الرشيدة ممثلة في وزارة النقل والاتصالات اهتماماً كبيراً بتطوير هذه الموانئ وفق خطط وبرامج مدروسة تتواكب مع الأدوار المحددة لكل ميناء. فعندما ظهرت الحاجة لإنشاء ميناء صناعي كبير يوفر التسهيلات والخدمات للصناعات الثقيلة التي خططت الحكومة الرشيدة لإقامتها، تم إنشاء ميناء صحار الصناعي الذي يعتبر مفخرة لما يشتمل عليه من بنية أساسية حديثة تقدم بيئة عمل ممتازة للصناعات القائمة في منطقة الظهيرة للميناء. كذلك تم تطوير ميناء صلالة ليصبح أحد أهم الموانئ البحرية في المنطقة والدول المطلة على المحيط الهندي ليقدم خدماته لتجارة العبور (الترانزيت) وميناء صلالة مشيد وفق أحدث التصاميم وتم تزويده بأحدث المعدات والآليات لمناولة مثل هذه العمليات الضخمة. كذلك يجري حالياً العمل في إنشاء ميناء الدقم الذي يعتبر من أحدث الموانئ المطلة على المحيط الهندي ويشمل حوضاً جافاً لصيانة السفن بالإضافة إلى تسهيلات مينائية جديدة ومنطقة حرة وميناء الدقم يعتبر إضافة مميزة لقطاع الموانئ في السلطنة.

كما يوجد عدد من الموانئ الصغيرة التي شيدتها الحكومة الرشيدة وفق خططها التنموية بهدف توفير تسهيلات لخدمة المواطنين ولتسهيل تجارتهم واستخداماتهم لوسائل النقل البحري مثل شناص وصور وخصب وغيرها من الموانئ. ونأمل أن توضع جميع هذه الموانئ في منظومة تحقق الأغراض التي أنشئت من أجلها بما يعزز الاقتصاد الوطني.

المبنى السياحي الجديد

وعن الاضافة ما هو الجديد بالنسبة للمبنى السياحي أوضح النهاري في ختام حديثه قائلا بأن السلطنة تزخر بالعديد من المقومات السياحية المتميزة التي تجعل منها موطن جذب سياحي ومستقبل واعد في مجال صناعة السياحة. ومن أجل الإيفاء بمتطلبات السفن السياحية الزائرة لميناء السلطان قابوس التي أخذت أعدادها في الارتفاع خلال السنوات القليلة الماضية، تم تشييد مبنى للسياح والمسافرين داخل الميناء بتمويل مشترك من الحكومة ممثلة في وزارة النقل والاتصالات ووزارة السياحة والمؤسسة بتكلفة بلغت ٢،٧ مليون ريال عماني حيث تم افتتاحه في شهر فبراير الماضي. ويشمل الطابق الأرضي من المبنى صالة لوصول ومغادرة المسافرين ومكتب للجوازات والإقامة ومكتب للجمارك ومكتب لوكلاء السفن السياحية ومكتب للحجر الصحي. بينما يشمل الطابق الأول سوقاً حرة ومنفذاً لبيع المنتجات التراثية ومقهى للإنترنت وأجهزة الصرف الآلي وكافتيريا بالإضافة إلى برج للمراقبة.

وسيسهم مبنى السياح والمسافرين إن شاء الله تعالى في تنشيط الحركة السياحية والتجارية من خلال خدمات السوق الحرة ومركز الهيئة العامة للحرفيين ومركز رجال الأعمال حيث يتم توفير مجموعة متنوعة من البضائع والسلع وكذلك المنتجات التراثية والفضيات والنسيج وهي محل إعجاب السياح والزائرين. وقال النهاري بأن ميناء السلطان قابوس شهد زيادة ملحوظة في عدد السفن السياحية الزائرة خلال العامين المنصرمين. حيث بلغ عددها خلال عام ٢٠٠٩م (٨٤) سفينة وتم نزول ٢١٩،٢٠٩ سائحين خلال عام ٢٠٠٩م. ■

■ ميناء صلالة أحد اهم الموانئ البحرية في المنطقة والدول المطلة على المحيط الهندي

«صورة ارشيفية»

■ ميناء صحار الصناعي يشتمل على بنية أساسية حديثة ويقدم بيئة عمل ممتازة للصناعات القائمة في المنطقة

■ العمل جار في إنشاء ميناء الدقم ويعتبر من أحدث الموانئ والذي يشمل حوضا جافا لصيانة السفن

دبي تعرض تسديد كامل لصكين إسلاميين أصدرتهما نخيل العقارية

دبي - رويترز: نقلت صحيفة الخليج الاماراتية عن مدير الدائرة المالية في حكومة دبي قوله امس الجمعة إن دبي عرضت أن تسدد بالكامل صكين اسلاميين أصدرتهما نخيل العقارية لتجنب تعقيدات محتملة.

وقال عبد الرحمن آل الصالح إن خطة ديون مجموعة دبي العالمية "قد فضلت حملة الصكوك على من سواهم من الدائنين". ونقلت الصحيفة عن آل صالح قوله في تصريحات للتلفزيون: إذا افترضنا أن الجميع سيحصل على حقوقه فلا يمكننا الحديث عن أفضلية لأحد الأطراف.

ولكن طبيعة الصكوك كأوراق مالية تحتمل تعقيدات ارتأينا معها أنه من الأفضل دفعها عند الاستحقاق." وفي خطوة مفاجئة قالت دبي أمس الخميس إنها ستسدد صكين أصدرتهما نخيل عندما يستحق أجلهما في ٢٠١٠ و٢٠١١ إذا ما وافق الدائنون على اقتراحها الأوسع لاعادة هيكلة ٦٢ مليار دولار من الديون الخاصة بمجموعة دبي العالمية.

وعرضت البنوك الدائنة للمجموعة تغطية ديون جديدة بمبلغ ١٤،٢ مليار دولار على أن يتم سدادها خلال خمس إلى ثماني سنوات. وقال مصرفي من أحد البنوك الدائنة في الخليج "بالنسبة لحملة صكوك نخيل يعد هذا رائعا... بالنسبة للاخرين يجب علينا أن نرى من سيحصل على ماذا ومتى."

وأدى الاعلان إلى صعود السندات هي صكوك بالدينار وتستحق في مايو ٢٠١٠ وأخرى بالدولار تستحق في يناير ٢٠١١. وفي ديسمبر سددت دبي صكوكا أخرى لنخيل يوم حل أجلها بعد أن تدخلت أبوظبي وقدمت مساعدات في اللحظات الأخيرة لاحتواء الأزمة.■

قضية ورأي

الأزمة المالية والمعايير المحاسبية

بات من شبه أن التقارير السنوية التي يتوقع صدورها للشركات المدرجة في البورصات الخليجية، وخاصة البنوك، سوف تشهد تغييرات بشكل محدود هذا العام، ولكن بشكل كبير العام القادم، مع تزايد ضغوط المؤسسات الرقابية العالمية لتبني معايير إفصاح وشفافية أكثر صرامة.

إن الإجراءات والخطوات الجادة التي اتخذتها قمة مجموعة العشرين الأخيرة تزامنت مع حديث وتفكير جادين يتعلقان بكيفية تفادي حدوث أزمة عالمية مماثلة، وورد في هذا الجانب إشارات واضحة إلى أن العالم يميل إلى إيجاد معايير محاسبية مناسبة تعاضد بشكل كبير الحيلولة دون تكرار حدوث أزمات مالية مماثلة للأزمة الحالية، حيث تم التأكيد في قرارات القمة أن الإجراءات الخاصة بتفادي أزمات في المستقبل تشمل إصلاح نظام الرقابة المالية وتطوير المعايير المحاسبية وتحسين مستوى النزاهة والشفافية في الأسواق.

وتشير كافة هذه التوجهات إلى أن هناك رغبة عالمية في إيجاد صيغة عالمية للمعايير المحاسبية. ويوضح بعض الخبراء في هذا المجال أن المطبق حاليا في العالم هو المعايير المحاسبية الدولية IFRS والمعايير المحاسبية الأميركية، وهناك دول تتبنى معايير وطنية مشتقة من المعايير الدولية والأميركية.

أن التفاوت في استخدام المعايير المطبقة في الشركات العالمية يجعل من الصعوبة وضع مقارنات لمتخذي القرار الاستثماري خاصة المؤسسات المالية (الممولون)، وهناك ضغط من المؤسسات المالية العالمية وأسواق المال العالمية لتوحيد المعايير المحاسبية ليتسنى لها تمويل الشركات حول العالم وفق رؤية واضحة.

لذلك، بدأت تنظم اجتماعات مستمرة في الوقت الحالي بين مجلس معايير المحاسبة الدولي ونظيره الأميركي لتوحيد معيار الإيرادات، وهو أهم معيار في الشركات وهو ذو صلة مباشرة بتفسيرات الأزمة المالية العالمية، حيث يؤيد الأميركيين مسألة المعايير المحاسبية ذات الصبغة العالمية، وربما يحدث هذا خلال هذا العام، حيث تتفق معهم معظم الدول بأن يكون هناك معيار دولي عام ومعيار محلي لكل دولة يحكم التفاصيل.

وقد تتفاوت الإجراءات التي تتخذها الدول الصناعية حول هذا الموضوع من حيث الصيغ والخطوات، إلا أنها في النهاية سوف تصب في نفس الهدف الذي تتطلع إليه الأسواق والمستثمرون والمؤسسات المالية.

وعليه، فأننا ندعو كافة المرجعيات المحاسبية في الوطن العربي للمشاركة في هذه الحوارات والاندماج معها انسجاما مع الدور الذي بدأت تأخذه الدول الناشئة في إعادة صياغة أسس النظام الاقتصادي والمالي العالمي، خصوصا أن الكثير من الدول العربية، وبالتالي مؤسساتها المالية والشركات العاملة فيها، باتت مفتقدة على العالم، ولديها أنشطة وتواجد ومعاملات حول العالم، ولا بد أن تواكبها وتقيأ لها، وهي أحدى المهام الحيوية التي سوف يأخذها اتحاد المصارف العربية على عاتقه خلال المرحلة المقبلة.

حسن العالي

المفاوضات أفضل مخرج لنزاع ايرباص وبوينج

جنيف - رويترز: يلوح في الأفق نزاع تجاري جديد على الجبل التالي من طائرات ايرباص بعد أيام من اعتبار حصول الشركة على مساعدة أوروبية أمرا غير مشروع لكن يبدو أن أكبر وأغلى خلاف تجاري في العالم سيهدأ في نهاية المطاف عبر المفاوضات. وكان تمويل طائرات ايه ٣٥٠ الجديدة محورا لشكاوى وشكاوى مضادة من الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة نهاية عن ايرباص وبوينج بالرغم من انه لم يتم التطرق اليه في التقرير الذي أصدرته منظمة التجارة العالمية يوم الثلاثاء عن المساعدات المالية الأوروبية. وبينما يبحث كل من الطرفين ما إذا كان سيستأنف الحكم الذي اعتبره كل طرف في صالحه يشير منطق عملية التقاضي أمام منظمة التجارة العالمية إلى أن المفاوضات كما تشير ايرباص ستقدم الحل في النهاية. ولم يتضح بعد كيف يمكن للاتحاد الأوروبي إلغاء أو حتى السعي لاسترداد التمويل الذي اعتبر غير قانوني خلال فترة وجيزة. وتثور تساؤلات حول ما إذا كانت الولايات المتحدة إذا ما سمح لها في النهاية برد انتقامي سترغب في فرض عقوبات بعشرات المليارات من الدولارات على أكبر شركاء تجاريين لها وعلى حلفائها في أوروبا. وتنطبق نفس الحجج على تداعيات الدعوى التي رفعها الاتحاد الأوروبي ضد مساندة الولايات المتحدة لبوينج ومن المتوقع صدور الحكم المبدئي في نهاية يونيو. ويعود الخلاف الحالي إلى انهيار اتفاقية للطيران المدني في عام ١٩٩٢ بين القوتين التجاريتين وتعتقد ايرباص أن الحل سيتضمن ابرام اتفاقية جديدة إذا ما تم التوصل إلى اتفاق يتماشى مع قواعد منظمة التجارة. وقد يشمل هذا لاعبين آخرين في سوق تقدر قيمتها بثلاثة تريليونات دولار خلال العشرين عاما المقبلة مثل البرازيل والصين وكندا وروسيا وهي دول تخشى بوينج ان تستخدم مساعدة غير عادلة اذا لم تكبح منظمة التجارة جماح الاتحاد الأوروبي. وساق الجانبان مئات الأمثلة على المساعدة المالية لتطوير طائرات جديدة من قروض بدون فوائد والانفاق على بحوث عسكرية إلى شق طرق بالقرب من مصانع يقولان إنها تنطوي على مساندة حكومية غير عادلة. لكن الشكاوى انصبت على قضيتين أوسع. تدفع الولايات المتحدة بان القروض التي يقدمها الاتحاد الأوروبي والمانيا وفرنسا وبريطانيا واسبانيا إلى ايرباص وهي وحدة لشركة إي.أيه.دي.اس لتطوير طائراتها الجديدة ليست تجارية وبالتالي تعتبر مساعدات غير قانونية تضر بأنشطة شركات انتاج الطائرات الأميركية. ويقول الاتحاد الأوروبي إن برامج بوينج للطيران المدني تستفيد بصورة غير عادلة من مليارات الدولارات التي تنفقها الحكومة الأمريكية على الأبحاث العسكرية. ورحبت بوينج بالحكم الصادر يوم الثلاثاء الماضي ونقلت عن مسؤلين قولهم إن الولايات المتحدة انتصرت في كافة القضايا الرئيسية. وذكرت ايرباص ان لجنة فض المنازعات التابعة لمنظمة التجارة العالمية عارضت ٧٠ في المئة من الشكاوى الأميركية. وأثار حكم المنظمة الشكوك حول وضع مليارات الدولارات من القروض الأوروبية لأكبر طائرة في العالم وهي ايه ٣٨٠ العملاقة التي دخلت الخدمة قبل عامين لكنها لا تزال بعيدة عن تحقيق أرباح لايرباص. وقالت مصادر مقربة من القضية إن جزءا كبيرا من القروض الحكومية التي تقدر الولايات المتحدة حجمها بنحو أربعة مليارات دولار كان يستهدف تقديم مساعدة غير قانونية لأنشطة التصدير. وأضافت المصادر أن فرنسا المسؤولة عن نحو ٣٧،٥ في المئة من العمل في أكبر مشروع صناعي أوروبي أفلتت من انتقادات منظمة التجارة مما يبقي على الشكوك بشأن قروض بنحو ٢،٥ مليار دولار. ورحبت ايرباص بالحكم الذي قضى وفقا لمصادر قريبة من التقرير بأن معظم المساندة التي قدمتها كانت محظورة أو غير قانونية بموجب قواعد منظمة التجارة العالمية حتى مع غياب برامج منظمة لتقديم المساعدة لايرباص. ويجب وقف بعض هذه المساعدات خلال ٩٠ يوما. ويجدر نشر التقرير ربما في نهاية مايو أو مستهل يونيو سيكون أمام الجانبين ٣٠ يوما لاتخاذ قرار الاستئناف على أن يتم اصدار الحكم الجديد خلال ٦٠ يوما. ولن تضطر ايرباص لسداد القروض اذا ما خسرت الاستئناف لكن قد تطالب بتعديل شروطها. وقالت بوينج ومشروعون أمريكيون أن القرار الصادر يوم الثلاثاء يعني أنه يجب على الاتحاد الأوروبي إعادة التفكير في مساندته المزعمة لطائرة ايرباص الجديدة طراز ايه ٣٥٠ المنافسة لطائرة بوينج طراز ٧٨٧. وتقول ايرباص إن تقرير منظمة التجارة لا يؤثر على تمويل ايه ٣٥٠ ويوم الاثنين الماضي قال بيتر هاينتسه منسق شؤون الطيران في الحكومة الالمانية إن برلين على وشك تقديم ١،١ مليار يورو للطائرة الجديدة. لكن السبب في أن قرار المنظمة لن يؤثر على الطائرة ايه ٣٥٠ هو أن اللجنة التي طلب منها فحص التمويل حتى ٢٠٠٦ قالت إن الطائرة الجديدة تقع خارج نطاق اختصاصها■