

الفصل الثالث

تطور السفر والسياحة

في القرن العشرين

obeikandi.com

# تطور السفر والسياحة في القرن العشرين

تمهيد

مع مطلع القرن العشرين كانت القارة الأوربية أكثر أمانا واستقرارا لتراكم الثروة والانتعاش الاقتصادي خاصة في بريطانيا ، وترتب على ذلك حدوث تزايد مستمر في حركة السفر والسياحة خاصة وأنه لم تكن توجد تعقيدات ولم يبدأ الاستعمال لوثائق وجوازات السفر عند الانتقال من بلد إلى آخر.

## \* السياحة والنقل بعد الحرب العالمية الأولى

وبقيام الحرب العالمية الأولى في عام ١٩١٣ شهد العالم فترة توقف قصيرة لحركة السفر والسياحية، وبنهاية الحرب بدأت معظم الدول تأخذ بنظام استخدام جوازات السفر والحصول على تأشيرات الدخول قبل الانتقال من بلد إلى آخر، إلا أن الحرب أدت إلى تغير كبير في وسائل النقل أيضا حيث بدأت السكك الحديدية تواجه تدهورا مستمرا في حركة تشغيلها مع تزايد إنتاج السيارة الخاصة وتزايد الطلب على استخدامها. (١).

كما أعطت الحرب العالمية الأولى فرصة لتطوير صناعة الطائرات وبداية استخدامها في الأعمال المدنية وكانت هذه إشارة لبداية النهاية ليس فقط لخطوط السكك الحديدية الكبرى ولكن أيضا لخطوط الملاحة الدولية لنقل الركاب.

وقد بلغت حركة السياحة العالمية في فترة ما بين الحرب العالمية الأولى والحرب العالمية الثانية قمتها في عام ١٩٢٨ / ١٩٢٩ ثم تعرضت لهبوط شديد خلال فترة الكساد الاقتصادي العالمي ١٩٣٠ / ١٩٣٣ مما يؤكد الارتباط الكبير بين النشاط السياحي العالمي والتغيرات الاقتصادية والسياسية.

والجدير بالذكر أن الحرب أدت إلى أحداث تغيرات اجتماعية واقتصادية بالغة المدى بالنسبة لارتفاع مستوى المعيشة للطبقات العاملة فضلا عن الطبقة الوسطى فتغيرت الكثير من النظم والأنماط الاستثمارية بالنسبة للفنادق والمطاعم وأماكن الترفيه ومدن العلاج، وبدأت السياحة تحتل مكانتها كصناعة مركبة **Complex Industry** لها تأثيرها الفعال في النشاط الاقتصادي والاجتماعي .

## \* السياحة والنقل بعد الحرب العالمية الثانية:

وبانتهاء الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩١ / ١ / ١٩٤٥ بدأت الثورة الحقيقية بالنسبة للنشاط السياحي تحدث في كثير من بلاد العالم، وكان من أهم أسباب ذلك تقدم وسائل النقل والمواصلات البحرية والجوية وتطور وسائل الأعلام وظهور الأمم المتحدة وتدعم نشاطها في كثير من الميادين السياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية بنشأة الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة.

ولعل من أهم الأسباب التي شجعت السياحة العالمية التوسع في منح الأجازات السنوية المدفوعة الأجر، كما كان للتخفيض التدريجي لساعات العمل وإطالة الأجازات السنوية من الدعائم الأساسية لازدهار النشاط السياحي العالمي .

وفي عام ١٩٥٠ بدأ تشغيل الطائرات النفاثة التي اعتبر من أهم الأحداث بعد الحرب العالمية الثانية، وتم بعد ذلك بناء طائيرة بوينج ٧٠٧ في عام ١٩٥٨، وتلي ذلك تشغيل الطائيرة DC - 8 وزادت سرعة الطائرات من ٣٥٠ ميل في الساعة إلى ٦٠٠ ميل في الساعة ، وبتشغيل هذه الطائرات أصبح من المتاح السرعة والكفاءة والطاقة مما أدى إلى تقديم أسعار نقل منخفضة وزيادة في عدد المسافرين.

وكان آخر هذه التطورات ظهور الطائرات العريضة Wide Body في منتصف السبعينات وتشمل هذه الطائرات Boeing التي تستطيع حمل ٤٨٠ راكبا وكذلك DC 10 و Look heed 1011 وبعد ذلك الطائيرة الأوربية Air Bus A300.

## \*\* التنظيم الدولي للطيران المدني:

كان للتطور العظيم الذي حظي به الطيران المدني نتائج عديدة، فنية وقانونية واقتصادية تطلبت ضرورة التعاون والتنسيق بين دول العالم لأنها تخرج عن قدرة الدول منفردة، فقد أصبحت هناك حاجة لتأكيد الأمن والأمان لحركة الطائرات وهذا يحتاج إلى إقامة المطارات وتجهيزها بالمعدات التي تحكم عملية إقلاع الطائرات وهبوطها، وأصبح هناك ضرورة لتوحيد وتنسيق العمليات والخدمات المرتبط بالطيران ووضع القواعد الدولية في مجالات استخدام الأجواء الدولية وضبط حركة ومستويات العاملين والتصميمات المتعلقة بالمطارات وغير ذلك من الإجراءات .

## ١- اتفاقية باريس ١٩١٩

في السنوات الأولى من حركة الطيران المدني شعر المسئولون بضرورة توحيد النظرة الدولية بالنسبة لمعالجة قضايا ومشاكل الطيران... فتم تنظيم مؤتمر باريس الذي أسفر عن اتفاقية لتنظيم الملاحة الجوية وتحديد المجالات التي يتعين وجود توافق وتنسيق دولي بالنسبة لها.

## ٢- اتفاقية وارسو ١٩٢٩

وضعت هذه الاتفاقية عدد من القواعد المتعلقة بإصدار تذاكر السفر والوثائق والقواعد الأساسية الخاصة بمسئوليات المؤسسة الناقلة للركاب، وتعتبر اتفاقية وارسو ١٩٢٩ من أهم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني إذ على أساسها انبثقت الاتفاقيات الدولية التي تحكم الطيران المدني .

## ٣- اتفاقية شيكاغو للطيران المدني (\*)

في الشهور الأخيرة قبل انتهاء الحرب العالمية الثانية بدأت تجرى محادثات (في الشهور الأخيرة من عام ١٩٤٤) لعقد اتفاقية دولية للطيران المدني ، وبدعوة من الولايات المتحدة الأمريكية عقد اجتماع دولي في شيكاغو حضره مندوبون يمثلون ٥٢ دولة ، وانتهى الاجتماع بإصدار اتفاقية شيكاغو للطيران المدني التي تم التوقيع عليها في ٧ / ١٢ / ١٩٤٤ ودخلت التنفيذ اعتباراً من ٤ / ٤ / ١٩٤٧ (\*\*)

- أهم الموارد التي اشتملت عليها اتفاقية شيكاغو ،
- الاعتراف بسيادة كل دولة على فضاءها الجوي .
- أن تكون اللوائح المتعلقة بالطيران المدني مطابقة لنصوص المعاهدة .
- توحيد القواعد القياسية الخاصة بإنشاء المطارات والاتصالات اللاسلكية ومحطات الأرصاد الجوية وكافة التسهيلات المتعلقة بالملاحة الجوية .
- تضمن الجزء الثاني من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ إنشاء المنظمة الدولية للطيران المدني .

(\*) بناء على اتفاقية شيكاغو تكون اتحاد دولي من الدول الموقعة في يونيو ١٩٤٥ وعرف الاتحاد باسم  
Provisional International Civil Aviation Organization Picao

وقد تحولت هذه المنظمة بعد عشرون شهراً إلى المنظمة الدولية للطيران المدني .

(\*\*) وفي عام ١٩٤٧ اختيرت مدينة مونتريال مقراً رئيسياً للمنظمة بناء على دعوة من الحكومة الكندية والمنظمة الدولية للطيران المدني وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة .

- تضمن الجزء الثالث من الاتفاقية تحديد مسؤوليات مؤسسات النقل الجوي بالنسبة للمعلومات والتقارير التي تلتزم بتقديمها إلى مجلس المنظمة الدولية وتعيين المجالات الجوية وإنشاء المطارات وتسهيل الملاحة الجوية.

الاتفاقيات التكميلية :

وضع مؤتمر شيكاغو اتفاقيتين هما:-

- الاتفاقية الدولية للنقل الجوي المنتظم.

- الاتفاقية الدولية لخدمات الترانزيت الدولية.

وفي مؤتمر شيكاغو توصلت شركات الطيران إلى الموافقة على مبدأ إقامة أسعار يتفق عليه لنقل المسافرين وتم الاتفاق على إنشاء منظمة تضم شركات الطيران باسم

International Air Transport Association

بموافقة ٧٠ شركة طيران تمثل ٤٠ دولة.

#### ٤- الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أباتا)

تكون الاتحاد الدولي لحركة النقل الجوي أساسا في عام ١٩١٩ من ستة شركات للطيران وفي عام ١٩٤٥ بعد الحرب العالمية الثانية (في إطار اتفاقية شيكاغو) تكون الاتحاد الدولي للنقل الجوي وأن أي شركة طيران يمكن أن تنال عضوية الاتحاد إذا حصلت الشركة على موافقة السلطة الحكومية.

وتوجد المكاتب الإدارية في مونتريال كما توجد للاتحاد الدولي فروع في كل من نيويورك ولندن وسنغافورة وجنيف والقاهرة.

\* وفي عام ٢٠٠٠ تضاعفت حركة النقل الجوي للركاب لتصل إلى ملياري رحلة سنويا حول العالم. ويتوقع خبراء الطيران زيادة عدد الرحلات سنويا بنسبة تزيد على ٥٠%.

\* أعلن (مدير عام الاياتا) في تقريره المقدم إلى الاتحاد العربي للنقل الجوي ٢٠٠٠ بأنه بلغ معدل النمو لصناعة النقل الجوي (٥%) على مدى ٥ سنوات ماضية. مع توفير حوالي ١٩٠ مليون وظيفة على مستوى العالم.

ووصول معدل النمو في هذه الصناعة عام ١٩٩٩ إلى حوالي (٧.٨%) ونقلت (أكثر من مليار ونصف مليار مارك (٢٧ مليون طن- بضائع) وهذه الأرقام غير مسبوقه.

جدول رقم ( ١ )  
آخر الإحصائيات شركات الطيران والعائد التشغيلي بالدولار

العائد التشغيلي بالدولار	شركة الطيران	الترتيب
١٨.٩٦٣.٠٠٠.٠٠٠	أمريكان إيرلاينز	١
١٦.١٣٨.٠٠٠.٠٠٠	يوناييتد إيرلاينز	٢
١٥.١٦٦.٩٣٣.٠٠٠	فيدراك إكسبرس	٣
١٤.٦٨٧.٠٠٠.٠٠٠	لوفيثها نزا	٤
١٣.٨٧٩.٠٠٠.٠٠٠	دلتا إيرلاينز	٥
١٢.٣٧٣.٨٤٦.٠٠٠	جابان إيرلاينز	٦
١٢.١٧٦.٠٠٠.٠٠٠	بريتيش أيرويس	٧
١١.٠٢٤.٦٤٠.٠٠٠	أير فرانس	٨
٩.٩٠٥.٠٠٠.٠٠٠	نورث ويست إيرلاينز	٩
٩.٢٦٥.٠٠٠.٠٠٠	أول نيون أيرويس	١٠
٨.٩٦٩.٤٢٤.٠٠٠	كونتيننتال إيرلاينز	١١
٨.٢٥٣.٣٥٦.٠٠٠	يو أس أيرويس	١٢
٦.٠٤٠.٥١٤.٠٠٠	أير كندا	١٣
٥.٧٤٤.٠٠٠.٠٠٠	ك أل أم	١٤
٥.٥٥٥.١٧٤.٠٠٠	ساوت ويست أيرويس	١٥
٥.٢٥٢.٩٧٧.٠٠٠	الخطوط السنغافورية	١٦
٥.٢٠٢.٠٠٠.٠٠٠	كوانتاس	١٧
٤.٩٨٩.٠٠٠.٠٠٠	ساس	١٨
٤.٦٩٨.٣٢٠.٠٠٠	إيطاليا	١٩
٤.٢٨٤.٠٠٠.٠٠٠	الخطوط الكورية	٢٠
٤.١٦٩.٦٥٨.٠٠٠	إيبيريا	٢١
٣.٨٩٥.٨٠٨.٠٠٠	كاثي باسيفيك	٢٢
٣.٣٠٠.٠٠٠.٠٠٠	جابان أير سيستم	٢٣
٣.٢٣١.٧٦٠.٠٠٠	أير نيوزيلاند	٢٤
٣.٢١١.٠٨٩.٠٠٠	أير بورن اكسبرس	٢٥

حسب آخر الإحصائيات يوليو ٢٠٠٢ مجلة أير وورلد ترانسبورتيشن

جدول رقم ( ٢ )  
آخر الإحصائيات شركات الطيران وعدد الركاب

عدد الركاب	شركة الطيران	الترتيب
١٠٤,٩٤٣	دلتا أيرلاينز	١
٧٨,١٧٨	أمريكان أيرلاينز	٢
٧٥,٤٥٧	يونائتد أيرلاينز	٣
٦٤,٤٤٧	ساوث ويست أيرويز	٤
٥٦,١١٤	يو إس أيرويز	٥
٥٤,٠٥٦	نورث ويست أيرلاينز	٦
٤٩,٣٠٦	أول نيبون أيرويز	٧
٤٤,٢٠٠	كونتيننتال أيرلاينز	٨
٤٠,٠٠٤	بريتيش أيرويس	٩
٣٩,٦٩٤	لوفتهانزا	١٠
٣٩,٠٦٧	أير فرانس	١١
٣٧,١٨٣	جاپان أيرلاينز	١٢
٢٤,٩٢٨	ايبيريا	١٣
٢٤,٩٢٦	اليطاليا	١٤
٢٣,٢٤٤	ساس	١٥
٢٣,١٠٠	أير كندا	١٦
٢٢,٢١٤	تي دهبليو آيه	١٧
٢١,٧٦٠	جاپان أير سيستمز	١٨
٢١,٦٣٨	الخطوط الكورية	١٩
٢٠,١٩٣	كوانتس	٢٠
١٩,٥٧٦	أميركا ويست	٢١
١٩,١٢١	تشينا ساوثيرن	٢٢
١٨,٢٧١	تاي إنترناشيونال أيرويز	٢٣
١٦,٧٤٥	ماليزيا أيرلاينز	٢٤
١٥,٩٩٥	ك إل إم	٢٥

جدول رقم ( ٣ )  
آخر الإحصائيات شركات الطيران وعدد الطائرات

عدد الطائرات	شركة الطيران	الترتيب
٨٨١	أمريكان إيرلاينز	١
٦٤٤	فيدرال إكسبرس	٢
٥٨٨	دلتا إيرلاينز	٣
٥٤٣	يوناييتد إيرلاينز	٤
٤٤٤	نورث ويست إيرلاينز	٥
٣٥٥	ساوث ويست أيروايز	٦
٣٤٥	كونتيننتال إيرلاينز	٧
٣٤٢	يو إس أيروايز	٨
٢٧٦	أميريكان أيجل	٩
٢٦٦	بريتيش أيروايز	١٠
٢٥٤	أير فرانس	١١
٢٥٢	يو جي إس	١٢
٢٤٢	أير كندا	١٣
٢٣٦	لوفتهانزا	١٤
١٩٧	كونتيننتال إكسبرس	١٥
١٨٧	ايبيريا	١٦
١٥٠	ساس	١٧
١٤٤	اليطاليا	١٨
١٤٢	أميركا ويست	١٩
١٤١	أول نيبون أيروايز	٢٠
١٤١	جابان إيرلاينز	٢١
١٣٢	اتلانتيك ساوث ايست	٢٢
١٢٩	سكاي ويست	٢٣
١٢٨	الخطوط الجوية العربية السعودية	٢٤
١٢٧	الخطوط الكورية	٢٥

جدول رقم ( ٤ )  
آخر الإحصائيات شركات الطيران تحالف النجوم وعدد الركاب وحجم الأسطول

حجم الأسطول	عدد الركاب	الشركة
40	6.639.000	أير لينجس
717	86.280.000	أمريكان إيرلاينز
288	38.261.000	بريتيش ايرويز
68	11.864.000	كاثي باسيفيك ايرويز
58	7.438.000	فين إير
159	24.543.000	ايبيريا
44	3.106.000	لان تشيلي
104	21.327.000	كوانتس
1.481	199.458.000	الإجمالي



www.oneworld.co

m

جدول رقم ( ٥ )  
آخر الإحصائيات شركات الطيران تحالف الجو وعدد الركاب وحجم الأسطول

Sky Team - فريق الجو تحالف

حجم الأسطول	عدد الركاب	الشركة
70	9.750.000	أيرو ميكسيكو
231	39.204.000	اير فرانس
30	2.462.000	تشيك إيرلاينز
605	105.723.000	دلتا إيرلاينز
111	22.053.000	كوريان إير
1.047	179.192.000	الإجمالي



www.skyteam.co

m

### جدول رقم (٦)

آخر الإحصائيات شركات الطيران تحالف الأجنحة وعدد الركاب وحجم الأسطول  
Wings – الأجنحة تحاف

حجم الأسطول	عدد الركاب	الشركة
372	46.896.000	كونتينيونتال إيرلاينز
98	16.234.000	ك ل م
429	58.722.000	نورث ويست إيرلاينز
899	121.852.000	الإجمالي



### جدول رقم (٧)

آخر الإحصائيات شركات الطيران تحالف المسافرين وعدد الركاب وحجم الأسطول

The Qualiflyer Group – مجموعة المسافرين تحالف

حجم الأسطول	عدد الركاب	الشركة
9	1.603.000	اير أوروبا
77	7.263.000	اير لبييرتي
33	1.558.000	اير ليتورال
84	3.103.000	مجموعة كروس اير
42	2.791.000	لوت
12	981.000	بورتوغاليا
78	10.932.000	سابينا
75	14.238.000	سويس اير
33	5.291.000	تاب اير برتغال
73	12.031.000	تركيش ايرلاينز
15	1.316.000	شونير
531	61.107.000	الإجمالي



\*\*\*

## اتفاقية الجات والنقل الجوي:

لم يتأثر السوق العالمي بالتجربة الأمريكية في تحرير النقل الجوي من زاوية قرارات فتح الأجواء ومحاولات الخصخصة فقط، وإنما امتد أثرها ليشمل القرارات التي أضيفت إلى ملحق الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات الجاتش GATS عام ١٦٩٣ تحت عنوان خدمات النقل الجوي Annex on air transport Services (٢).

ففي عام ١٩٩٠ عقدت عدة جولات بين الدول الأطراف في اتفاقية الجات في سويسرا (جنيف) لدراسة نماط النقل الجوي كأحد القطاعات الخدمية الهامة بحيث انقسمت آراء الدول المشاركة إلى فريقين: (٣)  
الأول : مجموعة الدول المتقدمة في مجال النقل الجوي .  
الثانية : مجموعة الدول العالم النامي في مجال النقل الجوي .

فتبنى الفريق الأول سياسة تحررية لفتح السماوات أمام النقل الجوي المنتظم أو الشارتر (غير المنتظم) وكذلك النقل الجوي الداخلي، مع تبادل كافة حقوق النقل الجوي بين الدول بدون أي قيود، ويعد الهدف من وراء ذلك هو فتح أجواء أقاليم الدول الأخرى أمام شركات الطيران الوطنية التابعة لهذا الفريق في إطار من المنافسة الحرة.

أما الفريق الثاني فقد عارض هذا الاتجاه التحرري، حماية لصناعة النقل الجوي في الدول التابعة له خاصة وأن معظم شركات طيرانه لا تستطيع منافسة شركات طيران الفريق الأخر فيما لو طبقت قواعد الجات في مجال حقوق النقل الجوي.

وإزاء هذا التضارب في المصالح والانقسام الواضع بين معارض ومؤيد، فقد توصلت المباحثات إلى تقسيم حقوق النقل الجوي إلى نوعين من الحقوق:

**حقوق النقل الجوي الأساسية:** Hard rights : الحقوق الأساسية وتمثل الحقوق الأساسية حرية تبادل نقل الركاب والبضائع في عمليات النقل الجوي الدولي بين أقاليم الدول الأطراف في الجات . أما الحقوق التكميلية، فتشمل كل الخدمات المعاونة المكملة لخدمات الركاب Soft Rights

والبضائع سواء للنقل الجوي المنتظم أو غير المنتظم، مثل خدمات إصلاح وصيانة الطائرات، وبيع وتسويق النقل الجوي. وكانت نتائج المباحثات ضرورة أن يتضمن ملحق اتفاقية الجات تبادل الحقوق التكميلية في المرحلة الحالية بين الدول الأطراف في الاتفاقية على أن توجّل الحقوق الأساسية لمرحلة قادمة من التفاوض .

وقد تضمن هذا الملحق خمسة فقرات (٤):

الفقرة الأولى : أن تطبق الاتفاقية على الإجراءات التي تؤثر في خدمات النقل الجوي سواء المنتظم أو غير المنتظم، وما يتعلق بها من خدمات، مساعدة (تابعة) على ألا تؤثر على أي التزامات محددة طبقاً لاتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف . تكون سارية المفعول وقت دخول اتفاقية الخدمات حيز التنفيذ.

الفقرة الثانية: أن لا يتم تطبيق الإجراءات الخاصة بتسوية النزاع بين الأطراف في الاتفاقية إذا كانت ستؤثر على حقوق النقل Traffic rights بينهم- كيفما كانت منسوحة- فيما عدا تلك التي تتعلق بالخدمات المعاونة المحددة في الفقرة الثالثة.

الفقرة الثالثة : أن تطبق الاتفاقية على الإجراءات المرتبطة بما يلي:

١ - خدمات إصلاح وصيانة الطائرات

Aircraft Repair and maintenance Services

٢ خدمات بيع وتسويق النقل الجوي

Selling and marketing of Air transport

٢- خدمات نظم الحجز بالحاسب الالى

Computer Reservation system Services (CRS )

الفقرة الرابعة : : يجوز للجوء لوسائل فض المنازعات المنصوص عليها في الاتفاقية العامة في حالة عدم سريان أية التزامات في هذا الشأن بين الأطراف المعنية في الاتفاقات الثنائية أو متعددة الأطراف.

الفقرة الخامسة : أن يقوم مجلس التجارة في الخدمات THE Council for trade in Services بمراجعة دورية لملحق خدمات النقل الجوي كل خمس سنوات

على الأقل - للنظر في تنفيذ بعض الأحكام التي لم يعمل بها بعد وإمكانية التوسع في المطبق منها لتنتمشى مع تطورات هذا القطاع .

## \*\*\*\* العولمة وحرية التجارة والسياحة والنقل العالمية

السياحة قطاع راند لأحدث التنمية وتوفير العمالة ، إذا وصل عدد الزيارات السياحية ١٩٩٩ (٦٥٧) مليون سائح ، وزاد الإنفاق السياحي ليصل إلى (٤٥٥) مليار . وتشير التوقعات المستقبلية أن يصل عدد السياح إلى ( مليار و ٦٠٠ مليون سائح) عام ٢٠٢٠ .

فالمساحة صناعة تساعد على رواج عشرات الخدمات والصناعات المغذية والمكملة للنشاط السياحي ، فإن ( ١٠ %) من مجموع الوظائف على مستوى العالم تعتمد بشكل مباشر أو غير مباشر على السياحة - لتداخل أنشطة وصناعات عديدة مع السياحة (مثل النقل السياحي - صناعة السلع السياحية - الطيران - إنشاء المطارات - الصناعات الغذائية... وغيرها من الصناعات المغذية والمكملة لحركة النشاط السياحي الدولي.

أن السياحة قاطرة التنمية الاقتصادية سواء للدول النامية أو المتقدمة، فالعالم يتجه اليوم إلى ما يسمى " بالعولمة السياحية " عندما يتم تطبيق اتفاقية الجات " التجارة الحرة في الخدمات " (GATS)

(General Agreement On Trade And Services)

من خلال هذا الاتجاه الحديث سنعرض لموضوع العولمة السياحية ، والسياحة وتحديات الجات .

## أولاً : مرتكزات التجارة العالمية.

أولاً: تعتمد التجارة العالمية على مرتكز بين أساسيين هما:  
(١) اتفاقية الجات " الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة،

The General Agrccmct On Tarifs and Tradc " CATT"

(٢) مجموعة التكتلات الاقتصادية

(Regional Economic Blocks )

اتفاقية الجات نشأتها ماهيتها أهدافها

نشأتها : مقرها الرئيسي جنيف حيث يوجد المكتب التنفيذي .

ماهيتها : هي معاهدة دولية نشأت في عام ١٩٤٧ وتم توقيعها في جنيف بين (٢٣) دولة وهي (الولايات المتحدة- بريطانيا- أستراليا- بلجيكا- البرازيل- كندا- بورما- سيلان - تشيكوسلوفاكيا- كوبا- فرنسا- الهند- باكستان- سوريا- لبنان- لوكسمبرج- نيوزيلندا- النرويج- روسيا الجنوبية- اتحاد وجنوب أفريقيا- الصين). حيث اتفقت فيما بينها على تحرير التجارة الدولية وأصبحت الاتفاقية سارية المفعول في أول عام ١٩٤٨.

أنضم إلى الاتفاقية حتى الآن (١٢٥ دولة) - عدد الأعضاء اتفاقية الجات ، والقيود الزمني لتنفيذ اتفاقية الجات عشر سنوات أي أنها تصبح مطبقة عالميا عام ٢٠٠٥.

فالجات مجرد اتفاقية بين الدول الأعضاء يتم من خلالها عقد المفاوضات ويطلق عليها "جولات" لمناقشة مسائل التجارة الدولية والعمل على إزالة المشاكل التي تعوق سبيلها وتحريرها.

كما عقدت "الجات" سبع جولات Ronds خلال الفترة من ١٩٤٧ حتى الآن وهي جولة جنيف (١٩٤٧) - جولة نيس بفرنسا (١٩٤٩) - جولة توركواي بإتجلترا - جولة جنيف (١٩٥٥) - ثم جنيف مرة أخرى (١٩٦٢) والجولة السادسة جولة كندي (١٩٦٧-١٩٦٧) والجولة الأخيرة وهي جولة طوكيو (١٩٧٣-١٩٧٤).

وفي عام ١٩٨٦ تم عقد جولة "أورجواي" لما وكاتت من أهم الأحداث بلورة الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة عام ١٩٩٤ والتي وقعت في مدينة مراكش بالمغرب في إبريل ١٩٩٤.

تعتبر "المفاوضات" هي الأداة الرئيسية بمنظمة "الجات" لتحقيق التحرير المتتابع لمختلف السلع والمنتجات من القيود التي تحد من حرية تجارها بين جميع الدول.

أهدافها : كان من أهداف اتفاقية الجات . "

- ١- ضمان زيادة حجم التجارة الدولية بين الدول الأعضاء.
- ٢- إزالة القيود على التجار.
- ٣- تخفيض القيود الجمركية.
- ٤- تشجيع انسياب حركة رؤوس الأموال والاستثمارات.
- ٥- ارتفاع مستوى الدخل القومي للدول الأعضاء.

- ٦- رفع المستوى الاقتصادي وحل مشكلات البطالة للدول الأعضاء.
- ٧- تحقيق سهولة الوصول للسواق ، ومصادر المواد الأولية.
- ٨- التوسع في الإنتاج والمبادلات التجارية الدولية السليمة.
- ٩- انتهاز سياسية التفاوض في حل المشاكل التي تتعلق بالتجارة الدولية.

## ثانيا : السياحة وتحديات الجات ( تحرير التجارة الدولية في الخدمات )

(٥)

عقد في مدينة (بونتاديل أست) في أوروغواي اجتماع للدول الأعضاء في منظمة الجات وقع وزراء التجارة إعلانا في ( ٢٠ سبتمبر ١٩٨٦ ) بإدخال تجارة الخدمات ضمن مفاوضات الجات.. وكان الهدف من تلك المفاوضات خلق إطار متعدد الجوانب يضم القواعد والمبادئ التي تحكم سلوكيات التجارة في الخدمات بما فيها السياحة كأهم عنصر من عناصر قطاع الخدمات .

\* وأن توفر التسهيلات السياحية بقدر كاف والقضاء على كل المعوقات التي تؤخر أو تحول من تقدم العمل السياحي هما أهم شرطين من شروط تقدم السياحة الدولية. ولاشك أن المستهلك في السياحة يذهب للمنتج (الخدمة) التي يتم استهلاكها وذلك عكس التجارة في السلع المادية.

\* فإن تحرير تجارة الخدمات السياحية وتشجيع إطالة مدد الإقامة شرطان من الشروط الأساسية للتنمية السياحية كما صدر بذلك (القرار ٢٣٣ (٧) من منظمة الجات) .

\* إذا كانت منظمة الجات في سعيها المشترك مع (منظمة السياحة العالمية) لخدمة التوسع في النشاط السياحي كنوع من تجارة الخدمات فإن والمبادئ التي تقوم عليها منظمة الجات يجب أن تسود وهي:

- العمل على تخفيض حدة الحماية الجمركية للإنتاج المحلي .
- مبدأ التجارة العادلة الذي يأبى سياسيات الإغراق والمنح .
- مبدأ الوضوح في التعامل .
- مبدأ إجراءات الحماية والإعفاءات الذي يسمح لأي دولة أن توقف مؤقتا العمل بأي اتفاقيات أبرمت طبقا لمبادئ الجات لأسباب جديدة.

\* اجتمعت كل من (منظمة الجات ومنظمة الانتكاد) (UNCTAD) مع منظمة السياحة العالمية على مائدة مستديرة على مستوى عالمي لمناقشة الخدمات في إطار التعاون بين الشمال والجنوب "شاملة السياحة" والتي نظمتها بأستراليا عام

١٩٨٨ كجزء من حملة الشمال والجنوب والتي نظمها المجلس الأوربي ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD).  
وتعتبر هذه المائدة المستديرة أول مناسبة حقيقية لمناقشة أهمية قطاع السياحة كصناعة خدمات في التجارة الدولية .

تتضمن اتفاقية التجارة في الخدمات التزامات بالنسبة للمجموعة السياحية موضحة في (BOXS) على النحو التالي:

- الفنادق والمطاعم وتقديم المأكولات، ويوجد (٨١) خدمة التزام منها (٧١) يتعلق بتقديم المأكولات.

- خدمات منظمي الرحلات ووكالات السفر ويوجد (٧١) جدول شاملة للخدمات التي ستقدم للمسافرين وتتضمن المعلومات السياحية.. خدمات إعداد الرحلات الإقامة- إصدار التذاكر.

\* خدمات المرشدين السياحيين يوجد ٤١ جدول يتضمن التزامات خدمات المرشدين السياحيين.

- خدمات سياحية أخرى وتتضمن خدمة المؤتمرات (خدمات النقل السياحي) ويوجد في ٣١ جدول.

- خدمات الترفيه والثقافة الرياضية وتوجد في (٣٠ جدول) والالتزامات التي تتعلق بالترويج الرياضي والترفيه السياحي .

ويلاحظ أنه وعند تطبيق لمبادئ الجات على السياحة يتبين الآتي (٦):

\* إن مبدأ الدولة الأولى بالرعايا يستحق التأمل لأنه ينطوي على معنى إعطاء أهمية متساوية لقطاعات السياحة الدولية والداخلية الأمر الذي قد يرتب بعض المشاكل في التطبيق فيما يجب التنويه به أن بعض الدول لا يزان يتبنى كثيرا من المحددات النقدية أو الجمركية أو بالنسبة لإجراءات الدخول.

\* إن تطبيق "مبدأ النهي عن الإغراق" والساند في التجارة الدولية يمكن أن يؤدي إلى مشكلات فما يسود السياحة من مبدأ عرض منتج واحد بأسعار مختلفة في وقت معين شيء بعض الدول هو مبدأ واسع الانتشار ومسلم به، وكذلك فإن هناك أسعار مختلفة لمجموعات مختلفة من العملاء في السياحة.

\* إن مبدأ "عدم السماح بالدعم الحكومي للتجارة الدولية" يحتاج إلى معالجة خاصة في السياحة فبالرغم من أن الدعم الحكومي يؤدي إلى الإخلال بالمنافسة فإنه يبدو من الصعوبة بمكان الاستغناء كلية عن الدعم الحكومي في السياحة أما في صورة

حواجز مالية أو ضرائبية لتنمية أو في صورة التنشيط السياحي والدعاية على المستوى القومي بمعرفة الجهاز الرسمي للسياحة التابع للدولة.

\* يجب عدم إغفال الاتجاه الجديد نحو تغلغل القطاع الخاص في التنشيط السياحي أي مشاركة القطاع الخاص في الدولة في الاتفاقيات على دعم الصورة السياحية للدولة في الخارج وتنشيط الحركة السياحية في الأسواق إلى دولة المقصد على المستوى القومي . وأيضاً الاتجاه واضح في الدول النامية نحو إعطاء دوراً أكثر فعالية للقطاع الخاص في التنمية السياحية .

.. ولنتعرف الآن.. على الآثار المختلفة الناتجة عن انضمامنا لمنظمة التجارة العالمية- في مجال السياحة- ففي ظل هذه الاتفاقيات سوف تتنافس الدول النامية مع الدول الصناعية الكبرى تنافساً غير متكافئ نظراً للاختلاف الكبير في الإمكانيات والقدرات المالية والبشرية والتكنولوجية وسوف ينشب صراع حاد بين الدول المتقدمة وبعضها البعض كالولايات المتحدة ودول أوروبا الذي سيؤدي إلى الأضرار بدول أخرى نامية وخاصة في أفريقيا- مما يفرض علينا إعادة الحسابات في ضوء المتغيرات العالمية الحالية والمتوقعة - التي سوف تتسم بالتحدي الشديد والمنافسة القوية .

وبموجب توقيع ( ١٢٥ دولة ) على اتفاقية التجارة بالخدمات (GATS)

( Agreement On Trade and Services General )

التي وقعت بالمغرب (في إبريل ١٩٩٤) سوف تصبح أسواق العالم السياحية المختلفة دون تمييز أو تفرقة بين الأطراف الوطنية والأجنبية العاملة في هذا النشاط. وسوف يبدأ تنفيذ اتفاقية الجات عام ٢٠٠٥ وسيكون من حق سلاسل الفنادق العالمية وشركات السياحة الدولية ووسائل النقل الجوي والبري والبحري أن تعمل بحرية في السوق المصرية باعتبار أن مصر وقعت على هذه الاتفاقية الدولية.

هنا سيكون البقاء "لأجود" وهذا يعني "انمشأة الفندقية- العنصر البشري- الخدمة السياحية - البيئة الأكثر جودة - تقنيات الإدارة والتسويق المعاصرة .  
ومن الواجب علينا أن نترقب بحذر ما يدور على الساحة العالمية من أحداث وتطورات قد تؤثر على النشاط السياحي .

\*\* وفيما يلي التأثيرات المتوقعة نتيجة دخولنا في (فلك السياحة العالمية الحرة )

(٧).

أولاً: سوف يشهد المنتج السياحي المصري.. ارتفاعاً ملحوظاً في أسعاره لدخول عدد من الشركات السياحية الأجنبية. العملاقة في مجال الاستثمار السياحي وما يترتب على ذلك من توظيف لمنجزات العلم الحديث في هذا المجال مما ينعكس انعكاس إيجابي على مستوى الأسعار عامة.

وإن كان ذلك في صالح مصر على المدى القريب إلا أنه على المدى البعيد سوف يؤثر على اتجاهات الطلب السياحي على مصر، الذي يحركه سلبياً أو إيجاباً بدرجة كبيرة مستوى الأسعار السائدة في دولة المقصد السياحي "أي الدولة المضيفة".

ثانياً: اتجاه مستوى جودة المنتج السياحي المصري نحو الارتفاع نتيجة لاهتمام الشركات السياحية الأجنبية التي سوف تدخل إلى السوق المصرية باستخدام الأنظمة المتطورة ذات التكنولوجيات العالمية في مختلف مراحل العمل السياحي إلى جانب اهتمامها بتطبيق الأفكار المتجددة والمتطورة التي تسهم في تحسين وتطوير الخدمات السياحية. مما يؤدي إلى أن الشركات السياحية المصرية تتسابق هي الأخرى للدخول في فلك الشركات الأخرى. وبذلك تصبح صناعة السياحة في مصر قادرة على المنافسة مع الدول السياحية الأخرى.

ثالثاً: سوف يترتب أيضاً على انضمامنا لاتفاقيات الجات. إتاحة أفرصة كبيرة أمام القوى المصرية العاملة الماهرة والمتخصصة في هذا المجال للدخول والعمل في المشروعات السياحية الأجنبية مما يسهم بدرجة كبيرة في أزمة (مشكلة البطالة).

رابعاً: ارتفاع مستوى أداء العنصر البشري الوطني في الشركات السياحية المصرية نتيجة لدخول هذه الشركات في منافسة شرسة مع الشركات الأجنبية فلا تجد الشركات المصرية حلاً لهذا الموضوع إلا بالاعتماد على الذات والاهتمام برفع مستوى أداء العاملين فيها من خلال التدريب الداخلي والخارجي لمواكبة التطورات المتلاحقة التي تحدث في الأسواق السياحية العالمية.

خامساً : حدوث انخفاض في حجم العرض السياحي في مصر نتيجة للدخول في دائرة المنافسة العالمية وخروج بعض الشركات السياحية المصرية من السوق السياحية لعدم قدرتها على مواجهة هذه المنافسة التي تعتمد على تقديم خدمات وبرامج سياحية مرتفعة المستوى ومتميزة.

لذا يجب الاستعداد جيداً لتأهيل وإعداد كوادر بشرية قادرة على إدارة آليات صناعة السياحة بمفهوم جديد يحمل الأبعاد التالية.

\* ضرورة إعطاء الإدارة المصرية في مختلف المجال السياحي مزيدا من الحرية في اتخاذ القرارات السليمة والمناسبة لمواجهة المواقف المختلفة وتطوير هذا النشاط وإيجاد المناخ المناسب للإبداع والتطوير.

\* زيادة حوافز الاستثمار السياحي لتشجيع رؤوس الأموال الوطنية والأجنبية للدخول بجدية وبدون خوف أو تردد في مجالاته المختلفة بشكل يخدم احتياجات واتجاهات الطلب السياحي العالمي.

## ثالثا : التكتلات الاقتصادية الإقليمية

تهدف هذه التكتلات إلى حرية تبادل الخدمات والبضائع والأفراد رؤوس الأموال. وهذه التكتلات تقصر على أعضائها. سوف نحاول إلقاء الضوء على هذه التكتلات الهامة وهي:-

### ١- السوق الأوروبية الموحدة:

ويرجع هذا الاتحاد إلى اتفاقية روما عام ١٩٥٧ بإنشاء اتحاد واندماج شامل سياسي واقتصادي وقد حددت "اتفاقية ماسترخت" بهولندا عام ١٩٩٢ مراحل وشروط الوحدة الاقتصادية الأوروبية والتي تشمل على التحرير الكامل لحركة السلع والخدمات والأفراد ورؤوس الأموال وإلغاء جميع الحواجز بين دول الاتحاد الأوروبي (١٢ دولة) ليتحول إلى كتلة اقتصادية وسوق أوروبية واحدة ، توجهت هذه الاتفاقية باستخدام وحدة نقدية واحدة في جميع دول الاتحاد الأوروبي وهي "اليورو" في مطلع عام (١٩٩٩) .

وقد حددت اتفاقية ماسترخت شروط للانضمام إلى " اليورو" وأهمها:

- ١- ألا يتجاوز حجم المديونية بنسبة ٦٠% من الناتج المحلي الإجمالي.
  - ٢- ألا يتجاوز معدل التضخم بنسبة ٣% من الناتج المحلي الإجمالي.
- تأهلت الآن (١٠ دول أوروبية للانضمام إلى اليورو وإيطاليا تستعد للتأهل... (وثلاث دول) تقف موقف التردد وهي (بريطانيا- الدنمارك- السويد)

### ٢- ألبيك

منتدى التعاون الاقتصادي لمجموعة آسيا الباسيفيك

تتكون من (٢١ دولة) وهي (استراليا- برونائى- كندا- شيلي- الصين- هونج- كونج - اندونيسيا- اليابان- ماليزيا- المكسيك- نيوزيلندا - الفلبين- غينيا الجديدة- روسيا-

بيرو- سنغافورة- كوريا الجنوبية - تاوان- تايلاند- الولايات المتحدة- فيتنام) . تتعامل هذه الدول مع نصف التجارة العالمية..  
ويبلغ مجموع الناتج القومي ١٦ ترليون دولار.

عقدت (أبيك) في (سبتمبر ١٩٩٩) مؤتمرها في جزيرة أوكلاند في نيوزيلندا ومن هذه الموضوعات التي ناقشتها الأبيك هذه الدورة:  
١- قضايا التجارة العالمية.

٢- ضرورة العمل لتحقيق الانتعاش الاقتصادي مجددا في الدول الآسيوية خاصة في كوريا الشمالية وسنغافورة وماليزيا وتايلاند.  
٣- فرص عقد دورة جديدة من المفاوضات التجارية في مدينة سياتل الأمريكية في نوفمبر ١٩٩٩.

وأكد المؤتمر على أنه من الضروري استمرار الإصلاحات ومن ثم تحقيق الرخاء..  
وأكد مشروع البيان الختامي للأبيك) على ضرورة أن تفقد منظمة أ بيك) العالم نحو فتح الأسواق التي يجب أن تكون أكثر عدلا .

كما أكد أيضا على ضرورة تعزيز الجهود الرامية لإلغاء الحواجز غير الجمركية وذلك ضمن حزمة من المقترحات الرامية لإلغاء هذه الحواجز الجمركية وجعل الأسواق المالية أكثر فعالية وكفاءة. ومفتوحة وأكثر شفافية .

### ٣. تكتل الناقتا

- الدولة المؤسسة هي (كندا- الولايات المتحدة- المكسيك) . وهناك اتجاه لضم بلاد أخرى من أمريكا اللاتينية .  
- تكتل الناقتا وهي اتفاقية حرية التجارة في شمال الأطلسي .

### ٤- تكتل مجموعة دوله آسيا ( الآسيان )

وتضم ( ١٠ دول في رابطة الآسيان وهي ماليزيا- ميانمار - الفلبين- سنغافورة -

كمبوديا- اندونيسيا- لاوس- فيتنام- تايلاند بروناي، بالإضافة إلى أستراليا وكندا والصين والاتحاد الأوروبي والهند واليابان ونيوزلاند والولايات المتحدة وروسيا وكوريا الجنوبية ومنغوليا كدول لها علاقات ونفوذ مع الرابطة .

## □ كوميسا ( السوق المشتركة للشرق والجنوب الأفريقي ) (١)

كوميسا مكون من واحد وعشرون (٢١) دولة مستقلة وهي (أنجولا- برونائ- جزرا لقمير- الكونغو الديمقراطية- جيبوتي- مصر- ارتيريا- إثيوبيا- كنيا- مدغشقر- ما لأوى- موريشوس- ناميبيا- رواندا- سيشيل- السودان- سوازيلاند - تنزانيا- أوغندا - زامبيا- زيمبابوي). وتعتبر من أهم التجمعات الاقتصادية الإقليمية بقارة أفريقيا. أنشئت عام ١٩٩٤ كأحد تجمعات التعاون والتكامل الاقتصادي الإقليمي الأكثر نجاحا في أفريقيا لأنها تركز على التعاون الاقتصادي وتبتعد تماما عن الخوض في المشاكل السياسية.

من أهدافها تعزيز التكامل الإقليمي من خلال تطوير التجارة وتكامل أسواقها وتنمية مواردها الطبيعية والبشرية من أجل الصالح المشترك لشعوبها. قد انضمت مصر إلى الكوميسا (يوليو عام ١٩٩٨) وسوف يتيح هذا الانضمام فتح أسواق جديدة أمام مصر لتصريف صادراتها الزراعية والصناعية والخدمية لكافة دول الكوميسا لتمتع تلك الصادرات بالتخفيض الجمركي.

### مزايا انضمام مصر إلى الكوميسا

\* البعد الاقتصادي ضمان حصول الصناعة المصرية على مواد خام بسعر منخفض عن غيرها من الدول غير الأعضاء في كوميسا وسيؤدي ذلك إلى خفض تكلفة المنتج المصري، وبالتالي تحسين التنافس للمنتجات المصرية الصناعية .

\* البعد الاجتماعي سوف تتوفر فرصة إيفاد عدد من شباب الخريجين المصريين للعمل في المشروعات الزراعية الكبيرة المطلوبة في دول السوق مثل (زامبيا- ما لأوى).

\* البعد السياسي هو أن جميع دول حوض "نهر النيل التسع" أعضاء في الكوميسا وبالتالي يؤدي ذلك إلى توثيق علاقات مصر الاقتصادية والتجارية مع هذه الدول وإمكانية تنفيذ مشروعات مشتركة لصالح الجميع .

\* إجمالي الصادرات دول الكوميسا للعالم الخارجي خلال عام ١٩٩٧ (١٧ مليار دولار) والواردات (٢٧ مليار دولار).

\* حجم التجارة البينية فيما بين دول التجمع حوالي ٣ مليارات دولار وستزيد إلى ٥ مليار سنة ٢٠٠٠.

#### ٦- منظمة السياحة العالمية قمة العالم السياحية (٨)

- عقد بالقاهرة في الفترة من ١٠/١٧ حتى ١٠/٢٣/١٩٩٥ الدورة الحادي عشرة للجمعية العامة المنظمة السياحية العالمية (WTO) World Tourism Organization ومستوى التمثيل (١٣٠ دولة - ٦٧ وزير سياحة) وقد حرصت مصر على استضافة هذه الدورة بعد قيامها بمجهودات واسع خلال الدورة السابقة التي عقدت في بالي باندونيسيا عام ١٩٩٣ .  
- وقال السكرتير العام لمنظمة السياحة (أنطونيو سافيناك) إن هذا المؤتمر من أنجح المؤتمرات في تاريخ المنظمة خلال الفترة الماضية وقد تحول بنجاحه إلى قمة العالم السياحية ، وقد عقد المؤتمر تحت شعار يوم السياحة العالمي لعام ٩٦ (السياحة عامل من عوامل التسامح للسلام) عقد المؤتمر عام ٩٧ في تركيا تحت شعار السياحة نشاط القرن الحادي والعشرين من أجل مزيد من فرص العمل وحماية البيئة.  
- مقرها مدريد وأنشئت في سنة ٧٥ أي منذ عشرون عاما وتضم عضويتها ١٣٠ دولة.. تأكيذا لمقدرة المنظمة وجهودها لتنشيط السياحة كأداة فعالة في إرساء قواعد السلام والتفاهم الدولي ، ويحتفل العالم بيوم السياحة العالمية بمناسبة ذكرى إنشائها في ٢٧ سبتمبر من كل عام.

٧- مؤتمر الوحدة الأوروبية والتنمية الاقتصادية في العالم العربي.

قام مركز القاهرة الإقليمي للتحكيم الدولي بتنظيم المؤتمر بالاشتراك مع جامعة الدول العربية وقد نوقشت الأفكار التالية.

□ مستقبل الحوار العربي الأوروبي.

٢- التبادل التجاري بين أوروبا والعالم العربي.

٣- تأثير تطورات أوروبا الشرقية على الاقتصاد العربي.

٤- أفق العلاقات بين الدول العربية والأوروبية.

٥- مستقبل السياحة وعمليات النقل الجوف في الدولي العربية.

- التوصيات:

مما تقدم يتضح أن الوحدة الأوروبية تفرض علينا شروطاً اقتصادية وشروطاً

(منظمة السياحة العالمية هي المنظمة الدولية الحكومية الوحيدة للسياحة اجتماعها يعقد كل عامين ... وهو قمة لقادة دول العالم وخبراء السياحة لتبادل الأفكار والخبرات حول أحداث اتجاهات السياحة واستراتيجيات تنميتها )

تسويقية حتمية لأبد أن تؤخذ في الاعتبار لمواجهة تحديات المرحلة القادمة ،  
ومن ثم نستخلص التوصيات الآتية :

١- بالنسبة للنقل براً وبحراً وجوا يلزم الأمر تحديث أساطيل النقل بما يتماشى مع  
المنظور التكنولوجي وتحديث الخدمات المعاونة لعملية النقل ، حتى تكتمل عناصر  
النقل من سعة وسرعة ومعدات حديثة .

٢- إعادة إحياء إتحادان النقل بين الدول العربية عن طريق الجامعة العربية مع  
صياغة العلاقات المهنية بين كل المنظمات المعنية بالسياحة والنقل مثل شركات  
الطيران، ومنظمات الطيران المدني.

٣- ضرورة وجود تكتل من شركات الطيران العربية قادر على التفاوض مع الجماعة  
الأوروبية ، ولكن يكون لهذا التكتل الثقل التفاوضي المنشود لها من تضافر جهود  
حكومات الدول العربية من خلال الجامعة العربية.

٤- العمل على تنسيق السياسات التسويقية والتنشيطية للمجموعة العربية في علاقاتها  
بالمجموعة الأوروبية حتى لا يؤدي التعامل الفردي إلى تثبيت الأسواق أو تجميد  
الأظمة من السوق دون إحراز أية زيادة.

٥- فتح باب المناقشة والحوار مع الجماعة الأوروبية للعمل على حل مشاكل تلوث  
البيئة كي تتناسب مع متطلبات السائح الأوروبي نظراً لما للبعد البيئي من تأثير في  
سلوكيات المستهلك.

٦ - العمل على التوحيد القياسي للخدمات السياحية وتقريب المستويات الخدمية  
للأشطة السياحة داخل المنطقة العربية.

٧- توحيد وتبسط إجراءات المرور بالحدود لتحسين فرص الاستقبال، مع توجيه  
النشاط الإعلامي عن طريق إقناع الجماعة الأوروبية لتحسين صورة الدول العربية  
أمام السائح الأوروبي.

٨- حيث أن المنطقة العربية هي الامتداد الاستراتيجي للمنطقة الأوروبية فإنه يتعين التركيز على استخدام مفهوم السياحة لنشر السلام في المنطقة في ظل المتغيرات الحديثة.

٩- ضرورة عمل ندوات مستمرة لبحث هذا الموضوع الهام، والوقوف على آخر التطورات من أجل المتابعة وما يترتب على ذلك من تعديل للمسار بالنسبة للدول العربية.

#### □ منظمة السياحة الأوروبية المتوسطة

من أعمال المؤتمر الوزاري الثاني للسياحة في البحر المتوسط الدار البيضاء (المغرب) ١٩٩٥ تم الاتفاق على إنشاء شبكة للسياحة تتولى دعم التعاون في مجال التنشيط والتدريب السياحي .  
وقد حضر هذا المؤتمر وزراء السياحة من تسع دول.  
• تم اختيار المغرب كمقر رئيسي .