

الاتحاد العربي للنقل الجوي في صنعاء يركز على الأمن وتحذير الأجواء والاستثمارات

## عدد المسافرين جواً في العالم العربي يرتفع إلى ١٠ مليون سنوياً بحلول ٢٠٠٨ وتكتل عربي في مواجهة أوروبا بالحماية صناعة الطيران العربية من المنافسة

تدخل حيز التنفيذ قريباً، بعدما بدأت الإارة العامة للهيئة استلام الوثائق الحكومية المصنفة عليها. وأضاف: «لنأمن كل شروط النجاح ومن أجل أن يكون تحرير النقل الجوي منظماً ومتوازناً فقد جعلنا من الإتفاقية إطاراً قانونياً وتنظيمياً، وعلى أساس تحديد الضوابط ومعها التزامات الدول والشركات، بما في ذلك الترتيبات الأساسية التي تتعلق بحقوق النقل والتسهيلات والمنافسة الحقيقية، من دون أي قيود على السعة أو نوعية الطائرات، ومعاملة الشركات معاملة متساوية وعدم التمييز بينها».

ولفت إلى أنه «مقابل الإتجاه الجديد الذي شرع الإتحاد الأوروبي في فرضه بعد صدور قرار محكمة العدل الأوروبية الذي يحول التفويض بشأن النقل الجوي إلى المفوضية الأوروبية، ومنع الدول الأعضاء من عقد اتفاقات ثنائية بهذا الصدد بمفردها، بدأت الهيئة التي كان لها السبق على مستوى التكتلات الإقليمية في اقتراح فكرة التفويض الجماعي العربي، باعتباره أحسن سبيل يمكن الدول العربية من مجابهة الإتصاد الأوروبي ككتلة موحدة قوية، عوض أن تتقدم بصفة فردية، بكل ما يميز ذلك الوضع من سلبيات».

ولفت إلى أن المرحلة السابقة من التنسيق مع «أكو» سمحت بإعداد آلية للتفاوض الجماعي تمنح بموجبها الهيئة العربية للطيران المدني أهمية التفويض باسم الدول العربية الأعضاء، وإيضاً بإصدار التفويض بين الدول والأطراف المعنية، وبين التكتلات الإقليمية ودون الإقليمية بخصوص خدمات النقل الجوي وكذلك تفويض مصالح الدول الأعضاء من دون المساس بمبدأ سيادة كل دولة وخصوصيتها».

وقد أثار موضوع تحرير الأجواء اعتراضات من قبل بعض المشاركين وطلبت توضيحية من قبل بعضهم الآخر، ما كرس مجدداً القناعة بأن هذه القضية لا تزال غير قادرة على تحقيق إجماع حولها داخل الإتحاد العربي للنقل الجوي. وقال الكاتب عبد الخالق: «بعض الدول العربية يقدم دعماً حكومياً لشركاته الجوية، وبينتالي يصح من الصعب فتح الأجواء من دون الحصول على ما يضمن التعويض عن هذا الدعم».

للطيران المدني «إيكو» لتصبح أكثر تركيزاً على موضوع الأمن، وذلك بتعاون وتنسيق كاملين مع مختلف الجهات المعنية من سلطات طيران مدني أعضاء في هذه المنظمة، ومشرفين ومشرقيين على المطارات وناقلين جويين وشركات صناعية». وكشف أنه «تم في إطار التعاون الدولي إبرام إتفاقية ثلاثية للتعاون بين المنظمة الدولية للطيران المدني والهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي، هدفها وضع خطة عمل إقليمية مشتركة خاصة بأمن الطيران، والقيام بدراسة المواضيع ذات الإهتمام المشترك من خلال فريق الخبراء المختصين التابع للهيئة من أكو وإيكو، والعمل على تأسيس صندوق لدعم الدراسات وإقامة برامج أمن الطيران وتطويرها في الدول الأعضاء».

ونكر الكاتب عبد الخالق القاضي رئيس الخطة البنية، التي استخضت الدورة ٣٨ لـ «أكو»، والذي تولى على مدى عام رئاسة الإتحاد العربي للنقل الجوي، إن هناك ثمانية شركات عربية أنهت معاملات الحصول على شهادة «إيه يو زي» الدولية الخاصة بسلامة إجرائها الطيران لديها، والتي جعلها إتحاد «أكو» شرطاً لإزمائها لكل شركاته الأعضاء. وأضاف أنه «بنهاية ٢٠٠٦ ستكون كل الشركات العربية الأعضاء في «أكو» قد أنهت عملية حصولها على هذه الشهادة الدولية للسلامة والأمن».

وتطرق العليج إلى قضية تحرير الأجواء فقال: «تميزت السنوات الأخيرة بارتفاع وتيرة عمليات تحرير الأجواء في مجموعة من مناطق العالم ما ولد الكثير من الإيجابيات، وخير دليل على ذلك ما عرفته المجموعة الأوروبية في هذا المجال حيث ارتفعت فيها حركة النقل الجوي، وتعددت الممرات الجوية وفتحت أسواق جديدة أمام الناقلين لم يكن لهم الحق فيها من قبل. كما استفاد مستخدمو النقل الجوي من هذه الوضعية على أساس تنوع فرص الإختار وعلى أساس التوجه إلى ما يقدم أحسن الخدمات».

وتابع يقول: «العالم العربي لم يبق خارج هذا التطور إذ بادرت الهيئة العربية للنقل المدني منذ مدة إلى تهيئة الظروف المناسبة لإنجاح عملية تحرير نشاط النقل الجوي داخل المنطقة العربية. وقد وقعت إحدى عشرة دولة حتى الآن على إتفاقية تحرير الأجواء، على أن



الاتحاد في حوار استمر تسعة شهور مع موردي تذكرة السفر الإلكترونية حيث جرى الوصول معهم إلى عروض مقبولة من قبل الأعضاء وهي عروض قابلة للتنفيذ، وفي صورة ستحل معها نهاية عام ٢٠٠٧ وقد باتت شركاتنا جاهزة لبمجة تذكرة السفر الإلكترونية التي ستصبح إلزامية حينها حول العالم». وتابع يقول: «كما أطلقت دراسة لمستقبل نظم الحجز الآلي والاتجاهات الإستراتيجية لنظم التوزيع الشامل، وستشكل هذه الدراسة لدى انتهاها الإرضية التي سنستغل على أساسها حوار مع الموردين في الجانبين السابقين». أما المبادرة الثالثة فقال إنه «أجريت دراسة لإطلاق تجمع يضم سبع شركات أعضاء لتشكل نواة للتعاون في الجداول والرحلات بشكل يعزز قدراتها التنافسية وتغطية أسواقها، وأطلق على هذا المشروع اسم «اربيكس».

وحدث نقاشاً من أنه «من المتوقع أن يكون للنجاح الذي شهدته المفاوضات الأخيرة بين الإتحاد الأوروبي والأليات المتعددة لإيجاد سوق نقل جوية موحدة في شمالة الأطلسي تأثير جوهري على مستقبل علاقات النقل الجوي العربية - الأوروبية والعربية - الأميركية».

### الأمن والتفاوض مع أوروبا

أما محمد العليج، المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني، فلفت إلى أن «أحداث ٢٠٠١ حولت الأمنيات المنظمة العالمية

شكلت الجمعية العمومية الثامنة والثلاثون لـ «الإتحاد العربي للنقل الجوي» (أكو) التي عقدت في صنعاء، تحت رعاية الرئيس اليمني علي عبدالله صالح، يومي الثلاثاء والأربعاء الماضيين، مناسبة لإظهار المكانة الدولية المتقدمة التي باتت صناعة النقل الجوي في العالم العربي تحتلها اليوم، وفرصة لإظهار تقدم عامل الأمن إلى المرتبة الأولى بين الهواجس التي تحكم عمل شركات الطيران العربية. وسعم المؤتمر الضخم الذي حضره ٧١ رئيس شركة طيران ومدنويين كبار من الشركات العربية الأخرى الأعضاء في «أكو»، بالإضافة إلى ممثلي ٢٣ شركة دولية من كبرى الشركات العالمية المعنية بقطاع النقل الجوي، عملاً على المدير العام لإياتا والمدير العام للهيئة العربية للطيران المدني، بمناقشة القضايا الملحة التي يتعين على شركات الطيران العربية مواجهتها لتعزيز موقعها في السوق الدولية.

### صناعات - «الحياة»

دعا الدكتور عبد الوهاب تفاعلاً، الأمين العام لـ «الإتحاد العربي للنقل الجوي» (أكو)، إلى إعطاء قدر أكبر من الحرية لحركة الرساميل والأفراد وشركات الطيران لارتقاء بصناعة النقل الجوي في العالم العربي إلى مستوى يضاهي المستويات التي بلغتها الأسواق الأكثر نمحاً في أوروبا وأمريكا الشمالية، في وقت تقترب الشركات العربية من تجاوز عتبة ١٠٠ مليون مسافر نقلهم سنوياً.

ونكر تفاعلاً، في مداخلة السنوية التي يقدمها كل عام، خلال الجمعية العمومية للإتحاد والتي تتضمن عرضاً لواقع الصناعة وحالتها، إن «شركات الطيران العربية نمت نمواً مبهراً على مدى أربعة عقود، ما وصلها إلى أكثر من مئة ضعف ما كانت عليه عام ١٩٦٥ من ناحية المسافرين الكيلومترات، و٧٢ ضعف السعة المقعدة المتاحة، مع ارتفاع مستمر في مستوى الإشتغال تجاوز ٧٠ في المئة خلال ٢٠٠٥».

ولاحظ تفاعلاً أن حركة الشحن لدى الشركات الأعضاء نمت في العقود الثلاثة الأخيرة بمقدار ١٢ ضعفاً، وقال إن هذا النمو ظاهرة مذهلة لطباع اقتصادي كاد يكون معوم الوجود قبل أربعة عقود، وأضاف أنه، على رغم خوض سبع حروب وأزمات إقليمية متعددة لا تنتهي، نمت سوق النقل الجوي العربية لتصل في ٢٠٠٥ إلى ٨٢ مليون مسافر، في جميع قطاعات السفر، لا سيما ضمن العالم العربي وبينه وبين آسيا. وتابع يقول: «نحن نتقرب بشكل سريع من رقم المئتين مليون مسافر الذي نتوقع الوصول إليه عام ٢٠٠٨، وهو رقم قائل إنه رغم ارتفاعه، ما زال أقل بكثير من الأرقام التي تسجلها الأسواق المتكتملة النموذج، كما في أوروبا والولايات المتحدة»، والتي تتمتع بنسبة موازنة لكل من

### حققت تحسناً ملحوظاً على رغم زيادة أسعار الوقود

## لوفتهانزا تسير ثلاث رحلات إلى الدوحة مطلع العام المقبل

القاهرة - ماجدة نصر

إلى ٦٩ منذاً في ٤١ دولة، تضاف إليها الرحلات التي تقوم بها لوفتهانزا إلى ١٨١ مقصداً في ٧٦ دولة، وبذلك يستطيع المسافر الإختيار من ٥٦٣ رحلة أسبوعياً تربط بين ألمانيا وسويسرا، وأكد على وجود خطط مستقبلية لتوسيع تعاونها في مجال الرحلات بمشاركة الرمز، على عدد مختار من الخطوط الدولية بمجرد الحصول على حقوق الطيران الضرورية.

ومن جانبها كشف مدير الإعلام لشركة لوفتهانزا في منطقة دبي ومسرح توماس بيرنيل لـ «الحياة»، عن عزم الخطوط الألمانية ابتداء من ١٠ كانون الثاني (يناير) المقبل تسير ثلاث رحلات أسبوعياً إلى العاصمة القطرية الدوحة انطلاقاً من فرانكفورت، على طائرات إيرباص الحديثة طراز ٨٣٣٠ التي تسع لنحو ٢٢١ مسافراً وذلك أيام الثلاثاء والخميس والسمت، وتحرس الشركة على عدم شكتها في الأسواق البروتية حيث تسير حالياً عدداً من الرحلات إلى هيوستون في أميركا وميناء هاركوت في نيجيريا والترويج إضافة إلى الجزائر وطرابلس في شمال أفريقيا.

وفي ما يخص الصناعات السياحية التي يستخدمون التذكرة الإلكترونية في نقلاتهم، يمكنهم الآن الاستفادة من التعاون الوثيق بين لوفتهانزا والخطوط البولندية وبريتش ميلاند، وأصبح بإمكانهم السفر إلى ٣٧٠ مقصداً في كل أنحاء العالم من دون الحاجة إلى التذكرة الورقية التقليدية، وتعتبر الإتفاقية التي وقعتها الشركتان في هذا الخصوص جزءاً من مشروع ينفذه تحالف ستار بهدف تمكين المسافر من الانتقال عبر شبكة الخطوط التي يوفرها أعضاؤه باستخدام التذكرة الإلكترونية. وتوفر لوفتهانزا هذا النوع من التذاكر على رحلاتها، وعلى الرحلات التي تسيرها الخطوط الكندية والنموسية والاسكتنافية والخطوط المتحدة، على ذلك خطط لتعميم هذه الخدمة على باقي أعضاء تحالف ستار بنهاية هذا العام، وهي الخطوط السنغافورية، والخطوط النيوزلندية SPANAIR، وأسيانا والتايلاندية وفاريج البرازيلية.



بيتر أمريش.

ارتفاعاً في حجم المبيعات وصل إلى ٤,٦ في المئة متخطياً الزيادة التي تحققت في طاقة التشغيل والتي ارتفعت في الشهر التسعة الماضية إلى ٤٧١ مليون يورو.

وقال المدير الإقليمي للخطوط الجوية الألمانية في مصر وشمال شرق أفريقيا بيتر أمريش إن معدل إشتغال المقاعد زاد أيضاً بنسبة ١,٥ في المئة ليصل إلى ٧٥,٨ في المئة وهو أعلى معدل حققته الشركة خلال تسعة أشهر على الإطلاق، ناسياً هذه النتيجة إلى صواب الإستراتيجية التي تتبناها مجموعة لوفتهانزا والإستفادة القصوى من إمكانياتها.

وأوضح أمريش أن المجموعة تحوز أموالاً أسائلة تقدر بما يزيد على أربعة بلايين يورو، وذلك من دون أن تتحمل أية مديونيات، كما تخطط لوفتهانزا لزيادة نتائج التشغيل بمقدار ١,٢ بلايين يورو بنهاية عام ٢٠٠٦.

وقال المدير الإقليمي أن اسطول المجموعة قطع نحو ٩٤٨ مليون كيلومتر على متن ٤٥٦ طائرة، وتسير الشركة مطلع خريف العام ٢٠٠٧ للمرة الأولى رحلات على طائرة إيرباص A٣٨٠.

وأشار إلى الفوائد التي تحققت للشركة نتيجة لإندماج الخطوط السويسرية مع مجموعة لوفتهانزا أواخر تشرين الأول (أكتوبر) الماضي، وبدأت الشركات بالتنسيق بين جداول رحلاتها بما يحقق إختصار وقت المسافر، حيث تسير السويسرية رحلاتها

## أشهر مصانع السيراميك والخزف في هنغاريا تحول متحفاً يعرض آلاف القطع الفنية النادرة

بودابست - فائر صالح



يعتبر اسم جولناي Zsolnay من الأسماء المعروفة في أسواق الخزفيات والسيراميك على صعيد عالمي، وقد حازت منتجات معمل جولناي على هذه السمعة بسبب المستوى الفني الراقى مختلفا من الطين حول مدينة بيتش.

كان أول نجاح للورشة في معرض فيينا الدولي سنة ١٨٧٣، إذ حصل فيلموش جولناي على وسام الفيزس فرانس يوزف والميدالية البرونزية، تلى ذلك الفوز بالميدالية الذهبية في معرض باريس العالمي سنة ١٨٧٨، وساهمت الورشة بعدد من النماذج مثل مختلف الاتجاهات الفنية في ذلك الوقت، مثل المناذج الكلاسيكية (التاريخية) والرسم القوطية وتمثيل عصر النهضة وقطع تتميز بالفنوش التركية والفارسية أو الصينية واليابانية وكذلك الأسلوب المعروف باسم «أونيا» المستند إلى اللقي الأثرية التي عثر عليها في منطقة بانونيا (الواقعة غرب المجر أثناء الحكم الروماني) وتعهد إلى العصر البرونزي، وعلى الخصوص النماذج الكلتية المتميزة بحرفية في غاية الروعة والدقة.

تطورت الأمور بعد ذلك ورأحت طلبات السيراميك تنهمر من انكلترا وفرنسا وروسيا وأميركا، وابتكرت ورشة جولناي المزيد من الألوان وتقنيات السيراميك، وتعين عليها منافسة معمل منتون الإنكليزي ومعمل البورسلين الملكي في برلين. وتوصل العلماء الذين تعاونوا مع الورشة إلى تزجج السيراميك في درجات حرارة عالية. وساهمت ابنتا ميكولوش جولناي، ترميز يويولا، في تصميم ابتكار أشكال وتقوش فنية تركزت بالدرجة الأولى على الفنون الفارسية والمجرية الشعبية.

وتراوحت منتجات الورشة خلال أواخر القرن التاسع عشر بين الجانبين الصناعي والفني، وحققت ابتكار ما عرف بتقنية الأيوسين Eosin نجاحات جديدة، إذ ابتكر الكيميائي الشهير ليوش تريك ويوفسور جامعة الهندسة فنسه فارتا هذا النوع من السيراميك سنة ١٨٩٢، ويتيز الأيوسين بالوان ساحرة، اشتهر من بينها الأخضر والأحمر، ويعني الاسم في الأصل لون الغسق الأحمر. وحافظ المعمل على سر هذا النوع من التزجج لفتحات طويلة، وتمازج مع تقنية فنانين مجريين معروفين من وزن يوجف ريل-روناي، وتعزز الجانب الفني لمعمل جولناي خلال سيادة اتجاه ما يسمى بالفن التشكيلية والصناعية في أوروبا منذ تسعينيات القرن التاسع عشر حتى انتهاء الحرب العالمية الأولى.

واشتهر المعمل كذلك بما يسمى «بيروغرانيت»، أي الغرانيت الحراري، وهو نوع من السيراميك جرى تطويره في ثمانينيات القرن التاسع عشر ويستعمل من اسمه على الصلاة (مثل حجر الغرانيت) وتقنية فخره في درجات حرارة عالية. ولهذا السبب كان هذا المنتج المسامي الصلب يقاوم الأحماض والأتجام وذلك أصبح مفضلاً في المدن، فهو لا يتأثر بالرطوبة ولا بالجو الملوث للمدن الصناعية (أي بالأمطار الحمضية).

واستعمل أشهر المعماريين المجرين هذا المنتج في تصاميمهم، من بينهم ميكولوش إيبيل وأدن لشنر وإمره شتايندل، فغطى بيروغرانيت معمل جولناي الطون سقوف وعدداً من أجمل البنايات الشهيرة وديكوراتها الداخلية مثل كنيسة ماتياش في قلعة بودا، ومتحف الفنون الصناعية ومعهد الجيولوجيا وحمام غليرت وأكاديمية فرنس ليست للموسيقى والسوق الرئيسية في بودابست، والقصر المزخرف وبناية البلدية في مدينة كيتشكيسغي وغيرها. واستعمل هذا المنتج في صنع الدماغي الخزفية الجميلة كالك، وتعتبر القطع الفنية



ببيتش المجرية الجنوبية.

تأسس المعمل في العام ١٨٦٥ على يد فيلموش جولناي الذي اشترى «المانيفاتورة» التي أسسها أبوه ميكولوش جولناي سنة ١٨٥٢ لصنع الخزف وما شابه من مواد بناء بطرق يدوية بدائية، بعد وصولها حافة الإفلاس. وبدأ ميكولوش على الفور بتطوير الورشة وتجريب أنواع جديدة من الطلاء الزجاجي، وقام باكتشاف مصادر الطين المناسب لصناعة السيراميك، وفي سنة ١٨٦٦ سجل رجود ٨٠ نوعاً مختلفاً من الطين حول مدينة بيتش.

تأسس المعمل في العام ١٨٦٥ على يد فيلموش جولناي الذي اشترى «المانيفاتورة» التي أسسها أبوه ميكولوش جولناي سنة ١٨٥٢ لصنع الخزف وما شابه من مواد بناء بطرق يدوية بدائية، بعد وصولها حافة الإفلاس. وبدأ ميكولوش على الفور بتطوير الورشة وتجريب أنواع جديدة من الطلاء الزجاجي، وقام باكتشاف مصادر الطين المناسب لصناعة السيراميك، وفي سنة ١٨٦٦ سجل رجود ٨٠ نوعاً مختلفاً من الطين حول مدينة بيتش.

كان أول نجاح للورشة في معرض فيينا الدولي سنة ١٨٧٣، إذ حصل فيلموش جولناي على وسام الفيزس فرانس يوزف والميدالية البرونزية، تلى ذلك الفوز بالميدالية الذهبية في معرض باريس العالمي سنة ١٨٧٨، وساهمت الورشة بعدد من النماذج مثل مختلف الاتجاهات الفنية في ذلك الوقت، مثل المناذج الكلاسيكية (التاريخية) والرسم القوطية وتمثيل عصر النهضة وقطع تتميز بالفنوش التركية والفارسية أو الصينية واليابانية وكذلك الأسلوب المعروف باسم «أونيا» المستند إلى اللقي الأثرية التي عثر عليها في منطقة بانونيا (الواقعة غرب المجر أثناء الحكم الروماني) وتعهد إلى العصر البرونزي، وعلى الخصوص النماذج الكلتية المتميزة بحرفية في غاية الروعة والدقة.

تطورت الأمور بعد ذلك ورأحت طلبات السيراميك تنهمر من انكلترا وفرنسا وروسيا وأميركا، وابتكرت ورشة جولناي المزيد من الألوان وتقنيات السيراميك، وتعين عليها منافسة معمل منتون الإنكليزي ومعمل البورسلين الملكي في برلين. وتوصل العلماء الذين تعاونوا مع الورشة إلى تزجج السيراميك في درجات حرارة عالية. وساهمت ابنتا ميكولوش جولناي، ترميز يويولا، في تصميم ابتكار أشكال وتقوش فنية تركزت بالدرجة الأولى على الفنون الفارسية والمجرية الشعبية.

وتراوحت منتجات الورشة خلال أواخر القرن التاسع عشر بين الجانبين الصناعي والفني، وحققت ابتكار ما عرف بتقنية الأيوسين Eosin نجاحات جديدة، إذ ابتكر الكيميائي الشهير ليوش تريك ويوفسور جامعة الهندسة فنسه فارتا هذا النوع من السيراميك سنة ١٨٩٢، ويتيز الأيوسين بالوان ساحرة، اشتهر من بينها الأخضر والأحمر، ويعني الاسم في الأصل لون الغسق الأحمر. وحافظ المعمل على سر هذا النوع من التزجج لفتحات طويلة، وتمازج مع تقنية فنانين مجريين معروفين من وزن يوجف ريل-روناي، وتعزز الجانب الفني لمعمل جولناي خلال سيادة اتجاه ما يسمى بالفن التشكيلية والصناعية في أوروبا منذ تسعينيات القرن التاسع عشر حتى انتهاء الحرب العالمية الأولى.

واشتهر المعمل كذلك بما يسمى «بيروغرانيت»، أي الغرانيت الحراري، وهو نوع من السيراميك جرى تطويره في ثمانينيات القرن التاسع عشر ويستعمل من اسمه على الصلاة (مثل حجر الغرانيت) وتقنية فخره في درجات حرارة عالية. ولهذا السبب كان هذا المنتج المسامي الصلب يقاوم الأحماض والأتجام وذلك أصبح مفضلاً في المدن، فهو لا يتأثر بالرطوبة ولا بالجو الملوث للمدن الصناعية (أي بالأمطار الحمضية).

واستعمل أشهر المعماريين المجرين هذا المنتج في تصاميمهم، من بينهم ميكولوش إيبيل وأدن لشنر وإمره شتايندل، فغطى بيروغرانيت معمل جولناي الطون سقوف وعدداً من أجمل البنايات الشهيرة وديكوراتها الداخلية مثل كنيسة ماتياش في قلعة بودا، ومتحف الفنون الصناعية ومعهد الجيولوجيا وحمام غليرت وأكاديمية فرنس ليست للموسيقى والسوق الرئيسية في بودابست، والقصر المزخرف وبناية البلدية في مدينة كيتشكيسغي وغيرها. واستعمل هذا المنتج في صنع الدماغي الخزفية الجميلة كالك، وتعتبر القطع الفنية

التي صنعت في معامل جولناي بين ١٨٩٥-١٩٢٠ من أمغن وأجمل المنتجات، وغالباً ما تعرض المراتد العالمية قطعاً فنية راقية منها يتابع بأسعار عالية.

ومع ذلك كان التركيز الأكبر يقع على إنتاج السيراميك الصناعي (بالدرجة الأولى صناعة العازلات الكهربائية على وجه الخصوص مع ظهور الكهرباء، والإتارة في مطلع القرن العشرين)، ولم يتغير هذا الوضع سواء في وقت الحرب أم السلم، في ظل النظام الرأسمالي أم الشيوعي.

إلا أن صلح فرساي وخسارة المجر قرابة ثلثي أراضيها سنة ١٩٢٠ سدا ضربة شديدة للمعمل، تملكت في تقلص مصادر المواد الأولية من طين ومعادن (خامات) تستعمل في صنع معرض نيويورك التخصصي العالمي سنة ١٩٢٩ (وكان عالمياً بحق، فاشترك فيه بعض صناعة الفضة والذهب العراقيين مثلاً)، لكن الحرب العالمية الثانية لم تمهل المعمل الوقت الكافي للإلتقاط أنفاسه، فأخذت المنتجات الحربية (العازلات الكهربائية) تعود إلى الصدارة. ثم جاء تأميم المعمل سنة ١٩٤٨ ليوجه الضربة الأخيرة أمام أحلام استعادة الموقع الفني البارز السابق.

توقفت استعمال ماركة جولناي بعد التأميم لغاية ١٩٧٣، عندما بدأ إنتاج السيراميك الفني مجدداً، وتزايد الأهتمام بالمعمل وترآته، وتعاظم هذا الأهتمام في السنوات الأخيرة. وانتقلت ملكية المعمل أخيراً إلى بلدية مدينة بيتش التي قررت تحويل أكثر من ٢٠ ألف متر مربع من الأبنية إلى موقع ثقافي يستضيف مركز الفنون الحديثة ومركز التاريخ الصناعي ومركز تعليم وترفيهية وخدمية مثل المطاعم والمقاهي والفنادق كجزء من برنامجها بعد حصولها على لقب العاصمة الثقافية الأوروبية للعام ٢٠١٠. علاوة على ذلك يتعين على البلدية تشغيل المعمل لمدة عشر سنوات والحفاظ على تراثه الصناعي.

ويضم متحف جولناي ومتاحف مدينة بيتش قرابة ١٢ ألفاً من أعمال معمل جولناي الفنية. وسبق أن احتفلت الأوساط الفنية بالذكرى الـ ١٥٠ لتأسيس المعمل من خلال معرض أقيم في نيويورك سنة ٢٠٠٢، وطبعت مطبعة جامعة ولاية الشهيرة منشوراً خاصاً في هذه المناسبة. يقع المتحف في واحد من أقدم الأبنية في مدينة بيتش، أي في عهد تاريخه إلى سنة ١٣٢٤. ويفتح أبوابه بين العاشرة صباحاً والسادسة مساءً، وفي نهاية الأسبوع بين العاشرة والرابعة، ويقفل أيام الإثنين كالعادة، فالإثنين هو عطلة المتاحف في المجر.