

أسست شركات لم تكن لدي أي خبرة وسبرت أغوار مجالات لم أطرقها من قبل، لم يتخذها أحد قبلي، لكنني فعلت كل ذلك وفق مبادئ على الانفتاح على العالم، وفتح المجال للجميع ليعملوا ويبدعوا ويستثمروا من حق أي مستثمر أن ينافس أي مستثمر آخر حتى لو كان الآخر هو مبادئ ثابتة أثبتت نجاحها عبر أجيال. أطلقنا في نهاية السبعينات سياسة الأجواء المفتوحة في مطار دبي لنستقطب المزيد من شركات الطيران. العالم يمكنها حجز أي عدد من حقوق الهبوط في مطار دبي. كان هدفنا من سياسة "الأجواء المفتوحة" تعزيز تنافس قطاعات جديدة لاقتصادنا لكن ذلك لم يكن محل رضا بعض الشركات وهي الشركة الجوية المدعومة من بعض دول مجلس التعاون الخليجي وتشغل عدداً كبيراً من الرحلات الإقليمية إلى تدريجي من أنها باتت توفر رحلات تغذي شركات الطيران الدولية المنافسة للمسافات الطويلة 1983 نشأ نزاع بين شركة طيران الخليج وباكستان حول حقوق الهبوط مما دفع بالأولى إلى القيام بالضغط على عدد من مزودي الرحلات في الخليج للتوقف عن دعم الخطوط الجوية الدولية زادت مشاكل شركة طيران الخليج مع مطار دبي حتى طلبت منّي الشركة بشكل صريح أن أنهي سياسة الأجواء المفتوحة لحماية حصتها حددت لنا مهلة زمنية من بضعة أسابيع للالتزام بطلبها إذا لم نلتزم فإنها ستسحب من مطارنا، أننا سنخسر حوالي 70% من نشاط المطار. اعتقدت الشركة أنها في موقع تفاوضي قوي يمكنها من إجبارنا على الالتزام بطلباتها. بعد عقد سلسلة اجتماعات لم تُحل من التوتر، للأجواء المفتوحة لن تكون موضع نقاش، أنا أكره النزاعات، بحزم دائماً. استدعيت مدير شركة الخدمات الجوية "دناتا" في دبي مورييس فلاناغان شركة طيران خاصة بنا في دبي البريطانية "بريتيش إيرويز". وعاد إلي بخطة واضحة. فأجبتهم بلا، بها وكان ردي : حسنا كان أمامنا ستة أشهر لإطلاق الخطوط الجوية ومعايير خدماتها الداخلية نستعد لإطلاق الشركة الجديدة وقالوا لي : هل يمكننا الحصول على حماية ضد المنافسة؟ سياسة الأجواء المفتوحة تنطبق عليكم كما طلبت من الشيخ احمد بن سعيد ال مكتوم ان يكون رئيس الشركة الجوية الجديدة و أحيانا شالركت في عدد من الاجتماعات وانا أتساءل دائماً عن خططهم واختبر أفكارهم , هي كراتشي و بومباي ودلهي و الكويت بالنسبة لي وبدا واضحا ان دبي ستعتمد على اجوائها كما تعتمد على بحرنا 1985 كنت برفقة شقيقي الشيخ مكتوم حين سافرنا ,