

حرب في قطاع الطيران وصراع على الأرباح القياسية

2015-06-03 عيد الامير رويح

قطاع الطيران يعد من أبرز وأهم القطاعات العالمية فهو يساهم وبحسب بعض التقارير السابقة، بنحو 3.5% من إجمالي الناتج المحلي للاقتصاد العالمي، أو ما قيمته نحو تريليونين ومائتي مليون دولار سنويا، لذا فقد اصبح هذا القطاع وبفضل التقدم العلمي والتكنولوجي الكبير، محط اهتمام متزايد من قبل الحكومات والمؤسسات والشركات الخاصة، التي سعت الى اعتماد كل ما هو جديد في سبيل تطوير صناعة الطيران وتعزيز قدرات هذا القطاع الذي دخل اليوم في حرب تنافسية قوية، من خلال اعتماد خطط وبرامج جديدة والدخول في شراكات استراتيجية توسعية لاجل السيطرة على اسواق الطيران العالمية، وهو ما اثار مخاوف بعض الشركات والدول الكبرى كما يقول بعض المراقبين، من جانب اخر يرى بعض الخبراء ان هذا القطاع وعلى الرغم من الجهود المبذولة لايزال يحتاج الى الكثير من العمل في سبيل التغلب على المشكلات والازمات الكبيرة التي اثرت عليه وخصوصا فيما يتعلق بالسلامة الجوية والاعتماد على البحوث والتقنيات الحديثة للحد من الحوادث المتكررة.

وبحسب بعض التقارير فقد بلغ عدد الاشخاص الذين سافروا في رحلات جوية في العام 2014 ثلاثة مليارات وثلاثة ملايين، ما يشكل زيادة قدرها 170 مليونا عن العام 2013، على ما اعلن الاتحاد الدولي للنقل الجوي. وسجل الارتفاع الاكبر في عدد المسافرين في دول اسيا-المحيط الهادئ والشرق الاوسط، مع ارتفاع في حركة الطيران الداخلي في الصين بنسبة 11%.

وارتفع عدد المسافرين في رحلات داخلية في روسيا بنسبة 9,8% في العام 2014، لكن الاتحاد الدولي توقع تراجعاً في هذا القطاع في العام الحالي في ظل الانكماش الاقتصادي الذي تعيشه روسيا. اما على صعيد الرحلات الدولية، فان عدد المسافرين ارتفع في العالم بنسبة 6,1% وارتفع عدد المقاعد المتاحة بنسبة 6,4%، اما نسبة اشغال الطائرات فبلغت 79,2%. وعلى متن الرحلات الاوروبية، ارتفع عدد المسافرين بنسبة 5,7% وبلغت نسبة اشغال الطائرات 81,6%، اما في اميركا الشمالية فبلغت نسبة ارتفاع عدد الركاب في الرحلات الجوية 3,1% وبلغت نسبة اشغال الطائرات

81,7%. بحسب فرانس برس.

وفي دول اسيا-المحيط الهادئ، بلغت نسبة الزيادة في عدد الركاب %5,8 وبلغت نسبة اشغال الطائرات %76,9. وسجل المعدل الاعلى لارتفاع عدد المسافرين على متن طائرات في منطقة الشرق الاوسط، وهو %13. اما المعدل الاضعف للزيادة، فُسجل في افريقيا ونسبته لم تتخط %0,9، دون ان يكون ذلك متأثراً بوباء ايبولا، بحسب الاتحاد الدولي الذي يعزوه الى الاوضاع الاقتصادية.

انذار جديد

الى جانب ذلك وجهت شركة ايرباس لصناعات الدفاع والفضاء انذارا الى مشتري طائراتها للنقل العسكري ايه400م طلبت فيه التدقيق في النظام الالكتروني لادارة المحركات بعد تحطم طائرة اسفر عن مقتل 4 اشخاص في 9 ايار/مايو في اسبانيا. وطلبت مذكرة الانذار "من مستخدمي الطائرات اجراء تدقيقات محددة ومنتظمة لوحدة الضبط الالكتروني في كل محرك من محركات الطائرة قبل الاقلاع وتدقيقات اضافية بعد اي استبدال للمحرك او لوحدة الضبط اياها"، على ما اعلنت المجموعة في بيان.

وافاد خبير في القطاع ان اي خلل في وحدة الضبط الالكتروني قد يؤدي الى فقدان السيطرة على قوة المحرك. وازافت المجموعة في بيانها "لتجنب اي خطر محتمل في اثناء الرحلات المقبلة اطلعت ايرباس مستخدمي الطائرات على الاجراءات التي ينبغي تطبيقها". لكن ايرباس لم تربط بين هذا الخلل المحتمل وتحطم طائرة ايه400م في اشيلية جنوب اسبانيا. وكانت الطائرة تنفذ طلعة تجريبية قبل تسليمها الى تركيا في وقت سابق.

واضافت ان المذكرة التي اصدرتها "هي نتيجة فحوصات داخلية في ايرباس لصناعات الدفاع والفضاء وتندرج من ضمن انشطتها الدائمة لضمان صلاحية الملاحه، بغض النظر عن التحقيق الرسمي الجاري". وتابعت ان "هذه المعلومات سلمت كذلك فورا الى السلطات المكلفة التحقيق" في اسبانيا. وتتولى التحقيق السلطات العسكرية الاسبانية، وبالتحديد لجنة التحقيق التقنية لحوادث الطائرات العسكرية، التي سترفع خلاصاتها الى قاضي التحقيق المكلف الملف. بحسب فرانس برس.

في اعقاب الحادث الذي ادى الى مقتل قائدي الطائرة واثنين من مهندسيها واصابة اثنين اخرين بجروح خطيرة، علق المانيا وبريطانيا وتركيا وماليزيا رحلات طائرات ايرباس ايه400م. وبلغت الطلبات الاجمالية 174 طائرة تعود الى المانيا وفرنسا واسبانيا والمملكة المتحدة وبلجيكا ولوكسمبورغ وتركيا وماليزيا، لكن 12 فحسب منها كانت موضوعة في الخدمة.

وشهدت هذه الطائرة مشاكل عدة منذ إطلاق البرنامج العام 2003 بناء على طلب الجيوش الأوروبية، تمثلت في تأخير في عمليتي التصنيع والتسليم وتجاوز لكلفتها ناهز 6,2 مليارات يورو (ثلاثون في المائة من الموازنة) وخلافات بين الزبائن والشركة المصنعة التي هددت بالانسحاب. وهذه الطائرة تستطيع نقل قوات ومظليين ومعدات بما فيها مدرعات ومروحيات على مسافة طويلة وبسرعة كبيرة. وهي لا تحتاج إلى مدرج بمواصفات خاصة للهبوط وتستطيع نقل حتى 37 طنا على مسافة 3300 كلم. وتعول إيرباس في شكل كبير على هذه الطائرة التي تدخل الأسواق في وقت باتت منافساتها الأمريكية متقدمة وخصوصا طائرة سي-130 التي تعود إلى أكثر من خمسين عاما.

استراليا تجربة جديدة

على صعيد متصل تبدأ استراليا واندونيسيا وماليزيا تجربة جديدة تسمح لأبراج المراقبة الجوية بمتابعة وثيقة للطائرات المتجهة إلى محيطات نائية مثل المحيط الذي يعتقد أن الطائرة الماليزية التي اختفت في الرحلة إماتش 370 سقطت فيه. ولم يعثر على أثر للطائرة البوينج 777 التي اختفت وكانت تقل 227 راكبا معظمهم صينيون وطاقما مكونا من 12 فردا وأصبحت واحدة من الألغاز في تاريخ الطيران.

وبموجب النظام الجديد الخاضع للتجربة سيطلب من الطائرات التي تقوم برحلات طويلة الاتصال ببرج المراقبة كل 15 دقيقة بدلا من كل 30 أو 40 دقيقة وفق النظام المتبع حاليا. وتشمل تجربة النظام الجديد رحلات الطيران الطويلة في منطقة تغطي تقريبا 11 في المئة من أنحاء العالم. واختفت الطائرة الماليزية بعد وقت قصير من اقلاعها من العاصمة كوالالمبور في طريقها إلى العاصمة الصينية بكين. ويعتقد محققون انها طارت الاف الاميال خارج مسارها قبل أن تتحطم في

المحيط قبالة استراليا. بحسب رويترز.

ووصف تقرير أولي أصدرته ماليزيا المحاولات المحمومة لتتبع الطائرة وقيام برج المراقبة الجوية في كوالالمبور بالاتصال بنظرائه في سنغافورة وهونج كونج وفنومبينه حين تشكك في وقوع أمر ما للطائرة. وقال نائب رئيس الوزراء الاسترالي وارن تراس في إفادة إعلامية يوم الاحد إن النظام الجديد الذي يستخدم تكنولوجيا متطورة تستخدمها بالفعل معظم الرحلات الجوية الطويلة يمكن أن يضيق بدرجة كبيرة مساحة عمليات البحث في حالة حدوث كوارث جوية مستقبلا.

من جانب اخر دعت سلطات المراقبة الجوية في ألمانيا صناعة الملاحة الجوية إلى البحث عن تقنيات تكنولوجيا تتيح للناس على الأرض التحكم عن بعد لتوجيه أي طائرة ركاب كي تحط سالمة وذلك في أعقاب تحطم طائرة "جيرمان وينغز" الألمانية جنوب فرنسا. وسلطت الأضواء على شركة "جيرمان وينغز" التي تسيّر رحلات منخفضة التكلفة والتابعة لشركة "لوفتهانزا" الألمانية بعد تحطم إحدى طائراتها في جبال الألب الفرنسية في 24 مارس/آذار الماضي أسفر عن مقتل 150 شخصا.

وقال محققون إن الصندوق الأسود الثاني الذي تم انتشاله من موقع تحطم طائرة الإيرباس إيه 320 يشير إلى أن مساعد الطيار تسبب عمدا في الحادث. وقال كلاوس ديتر شورله رئيس سلطة المراقبة الجوية الألمانية "علينا أن نفكر فيما بعد تكنولوجيا اليوم". وقال إن مثل هذه التقنية يمكن الاستعانة بها في حالات الطوارئ للسيطرة على الطائرة وتوجيهها إلى بر السلامة على الأرض. وتابع أن مثل هذه التقنية لن يتسنى الحصول عليها إلا في العقد المقبل.

منافسة طيران الخليج

في السياق ذاته حذر كارستن سبور الرئيس التنفيذي لمجموعة لوفتهانزا من أن "هيمنة أقلية" من شركات الطيران الخليجية قد "تدمر" منافسيها وتقضي على فكرة إتاحة الخيار للمستهلكين إذا واصلت تلك الشركات تلقي الدعم الحكومي المزعوم الذي يشوه ملامح السوق. وقال سبور إن اتفاقيات الطيران بين أوروبا والولايات المتحدة توفر -على عكس ذلك- منافسة عادلة لأنها "تنص بوضوح على إخضاع الدعم الحكومي للتدقيق". وأضاف "يجب مراجعة الاتفاقيات الثنائية (المبرمة

مع قطر والإمارات العربية المتحدة) وإعادة التفاوض بشأنها."

من جانبهم زاد أعضاء الكونجرس الأمريكي ضغوطهم على إدارة الرئيس باراك أوباما لإتخاذ موقف بشأن الادعاءات بتلقي ثلاث شركات طيران خليجية دعما حكوميا مشوها للسوق وطلبوا منها الإجابة على عدة أسئلة. وفي خطاب كشف عنه لوسائل الإعلام قال أعضاء اللجنة القضائية التابعة لمجلس النواب الأمريكي إنهم يريدون معرفة ما إذا كانت الحكومة على علم بالدعم الذي تلقتته شركات طيران أجنبية أم لا وإذا كانت تعلم فكيف ستستجيب لذلك.

ولا توجد معايير دولية للدعم تحكم شركات الطيران وهو ما يدفع إدارة أوباما إلى وضع خطط جديدة. وتقول شركات طيران أمريكية إن طيران الإمارات والاتحاد للطيران والخطوط الجوية القطرية تلقت دعما من حكوماتها يصل إلى 42 مليار دولار وهو ما مكنها من خفض أسعار التذاكر وإخراج منافسيها من أسواق معينة. وتنفي الناقلات الخليجية المزاعم التي أطلقتها دلتا إيرلاينز ويوناييتد كونتيننتال وأمريكان إيرلاينز وتقول إن شركات الطيران الأمريكية فقدت نصيبا من السوق لتردي مستوى خدماتها.

من جهة أخرى ردت شركة الاتحاد للطيران الإماراتية على مزاعم ناقلات أمريكية تقول إن الشركة التي تتخذ من أبوظبي مقرا لها تتلقى دعما حكوميا وقالت الاتحاد إن هذه الشركات الأمريكية حصلت على دعم حكومي يزيد على 70 مليار دولار منذ عام 2000. وقدمت الاتحاد للطيران ردها في وقت من المنتظر فيه أن توسع حكومة الرئيس الأمريكي باراك أوباما مراجعتها لمزاعم الناقلات الأمريكية بأن شركات الاتحاد للطيران وطيران الإمارات والخطوط الجوية القطرية تلقت دعما حكوميا يزيد على 40 مليار دولار بما مكنها من خفض الأسعار وإخراج المنافسين الأمريكيين من بعض الأسواق.

وتنفي الناقلات الخليجية مزاعم الدعم الحكومي. وتقول الاتحاد للطيران إنها حصلت على رأسمال وقروض من مساهمها الوحيد وهو حكومة أبوظبي. وراجعت مجموعة ريسك أدفايزوري الاستشارية - بتكليف من الاتحاد للطيران - البيانات العامة لشركات دلتا إيرلاينز ويوناييتد كونتيننتال هولدنجز وأمريكان إيرلاينز والشركات التي اندمجت معها وخلصت إلى حصولها على 70 مليار

دولار. وقال جيم كالاهاان المستشار القانوني لشركة الاتحاد للطيران في بيان صحفي "نود ببساطة تسليط الضوء على حقيقة أن الناقلات الأمريكية استفادت وما زالت تستفيد من نظام قانوني موات لها كثيرا."

ونفت شركات الطيران الأمريكية مثل هذه الاتهامات. وقالت جيل زوكمان المتحدثة باسم تحالف بين شركات الطيران الأمريكية ونقابات العاملين بها يحمل اسم الشراكة من أجل السماوات المفتوحة والعدالة إن مزاعم الاتحاد للطيران "لا أساس لها من الصحة" و"تصرف الأنظار عن القضية الحقيقية". وذكرت زوكمان أن عملية إشهار الإفلاس بموجب الفصل 11 من القانون الأمريكي "ليست دعما حكوميا" كما ينص عليه قانون التجارة الدولية. "وأضافت "علاوة على ذلك فإن دافعي الضرائب الأمريكيين ليسوا مسؤولين عن أي إعادة هيكلة لخطط معاشات التقاعد لشركات الطيران في إطار عملية إشهار الإفلاس."

على صعيد متصل وفي حلقة جديدة ضمن الحرب الكلامية المستعرة بين شركات الطيران في الخليج والولايات المتحدة، وصف الرئيس التنفيذي للخطوط الجوية القطرية أكبر الباكر طائرات شركة دلتا الاميركية بانها "هراء". وقال الباكر في مؤتمر صحفي في الدوحة ان المال الذي تحصل عليه شركته من الحكومة هو كناية عن استثمار "مشروع" وليس دعما، مشيرا الى ان اسطول الشركة القطرية انظف بكثير بيئا من اسطول دلتا القديم. واذاف "اعتقد ان السيد (ريتشارد) اندرسون (الرئيس التنفيذي لدلتا) لا يعرف الفرق بين الاستثمار والدعم. نحن لم نحصل قط على اي دعم". بحسب فرانس برس.

وشدد الباكر على ان "دولة قطر هي المالك الوحيد لشركة الخطوط الجوية القطرية واي مال تضعه في الشركة هو استثمار وهذا مشروع تماما". وتابع "من المؤسف ان يحملونا مسؤولية فشلهم وتراجعهم، وذلك بسبب عدم فاعليتهم، ولاننا فعالون جدا". وخلص الى القول انه "الواقع هم انهم لا يستطيعون مجارة الشركات الخليجية". كما اتهم الباكر شركة دلتا باستخدام طائرات هي كناية عن "هراء عمرها اكثر من 35 سنة" في ما يتعلق بموضوع التلوث الناجم عن الطيران. وفي المقابل، قال الباكر ان شركته تستخدم "اسطولا بالغ التطور"، وهي الشركة الاقل انتاجا لثاني اكسيد الكربون بين نظيراتها.

غرامات مالية

من جهة اخرى فرضت حكومة إقليمية في بلجيكا غرامة قدرها 1.4 مليون يورو (1.6 مليون دولار) على الخطوط الجوية السعودية لانتهاك قواعد الاتحاد الأوروبي للانبعاثات الكربونية وهو ما يجعل شركة الطيران السعودية أول ناقلة غير أوروبية كبيرة تتعرض للغرامة بسبب انتهاك قواعد الطيران للاتحاد الأوروبي. ووضع الاتحاد الأوروبي قواعد تلزم جميع الطائرات التي تستخدم مطاراته بدفع رسوم مقابل الانبعاثات الكربونية وهي القواعد التي قوبلت بانتقادات عالمية حينما فرضت في بداية عام 2012.

وكانت السعودية من بين أشد المعارضين لذلك وأبلغت ناقلتها التي تديرها الدولة بعدم الامتثال. وعارضت الهند وروسيا تلك القواعد أيضا. وبعدها تعرض لتهديدات بحرب تجارية غير الاتحاد الأوروبي تلك القواعد لتقتصر فقط على رحلات الطيران داخله بدلا من رحلات الطيران التي تأتي من خارج أوروبا أو تنطلق إلى خارجها. ولا يزال ذلك يتضمن رحلات الطيران داخل الاتحاد الأوروبي التي تقوم بتسييرها شركات طيران غير أوروبية. بحسب رويترز.

وامتثلت شركات الطيران الأوروبية بشكل كبير لكن بعض الناقلات غير الأوروبية لم تمتثل لتلك القواعد ويقول نشطاء حماية البيئة إن حكومات الاتحاد الأوروبي تتباطأ في تحصيل الغرامات. وقال مسؤولون إن بلجيكا فرضت غرامة على شركة الطيران السعودية وهي أكبر غرامة حتى الآن. ورفض مسؤولون في قطاع الطيران بالسعودية التعقيب. ولم يتسن الاتصال بمسؤولين في المفوضية الأوروبية لسؤالهم التعقيب.

الطيران الإيراني

في السياق ذاته أفادت وكالة فارس الإيرانية للأنباء أن شركة طيران إيرانية ستبدأ تشغيل رحلات دولية باستخدام تسع طائرات ركاب حصلت عليها في تحد للعقوبات الأمريكية. وحصلت شركة ماهان إير التي تدرجها واشنطن على القائمة السوداء على ثماني طائرات مستعملة من طراز إيرباص إيه 340 وطائرة من طراز إيرباص إيه 321. وفرضت وزارة الخزانة الأمريكية عقوبات على شركتين

إحدهمآ مقرهآ فف العرق والأخرى فف الإمارات بشبهة المسآعدة فف إبرآم صفقة الشراء.

وقآلت الوكآلة إن الطآئرآت طرز إفه 340 سآبءآ ءلآل فومفن فف الطفرآن من طهران إلف ءبف وإسطنبول وسآسآءم لآقآ فف رحلآت طوفلة. وقآلت وزارة الخزانة الأمريكية إن شركة مآهآن آفر لءفها "مصلحة فمكن اعآراضها" ففما فآعلق بالطآئرآت. وهو مآ فعنف أنه فمكن أن فطبقر علفها آجمفء الأصول مآ ففشر آآآمال أن فآاول المسؤولون الأمريكيون العمل على آآآآزها فف مطآرآت آارج إفرآن.

وفآفرض الولآفآت المآآءة أشء العقوبآت على آفرآن وآظرت بفع الطآئرآت وقآع الغفرآ لها. وفآضع طهران أفضآ لآءآبفر فرضها الآآآء الآوروبف والأمم المآآءة بآصوص الأنشطة النووفة الآفرآنفة. ورغم أن الطآئرآت مسآعملة ومصنوعة فف أوروبا فآن نآآم العقوبآت الأمريكي فسسمح للولآفآت المآآءة بفءراج الجهات الضآلعة فف الصفقة على قوائم العقوبآت. بآسب روفآرز.

وآرف فف إطار آآفآق نووف مؤقت بفن إفرآن وسآ قوف عالمفة فف أواخر 2013 آآفففب آآظرف المفروض منذ زمن بعفء على بفع قآع الغفرآ لكن العقوبآت الأمريكية مآ زالت آقفء بفع الطآئرآت. وبرغم كونها مسآعملة إلا أن الطآئرآت التي آشآرآها مآهآن آفر آآءآ وأفضل آالآ من معظم أسطول الطآئرآت فف إفرآن والذي فواجه صعوبآت فف إآراء عملفآت الصفآنة فف ظل العقوبآت.