كيف تهدد شركات الطيران الخليجية نظيراتها الأوروبية؟

كتبه فريق التحرير | 12 فبراير ,2017

تضاعفت رحلات طائرات الشحن والركاب لشركات الطيران الخليجية من وإلى أوروبا الغربية وجنوب شرق وشمال شرق آسيا من قواعدها في الخليج خلال الأعوام الفائتة، فطائرات نقل الركاب التي تشغلها شركات الخليج بين أوروبا الغربية والخليج تضاعفت من نحو 65 رحلة يوميًا في 2010 إلى 128 رحلة يوميًا نهاية العام 2016 ومن جهة أخرى سعت شركات طيران خليجية للاستحواذ على حصص في شركات الطيران الأوروبية لدرجة أثار حفيظة الشركات الأوروبية نفسها بالإضافة إلى احتدام المنافسة معها من خلال تقديم خدمات متميزة لركابها.

شركات الطيران الأوروبية تواجه الخليجية

بعد تصميم شركات الطيران الأوروبية ممثلة بكل من "لوفتهانزا" و "ايرفرانس" و "كـ ال ام" على مواجهة صارمة مع عدة شركات طيران خليجية التي تنافسها بضراوة وأبرزها الإماراتية والقطرية والاتحاد، من خلال المفوضية الأوروبية، تستعد المفوضية لتنظيم قانون يسمح لها بفرض رسوم على شركات الطيران من خارج الاتحاد الأوروبي، أو تعليق حقوقها في تنظيم رحلات، إذا ما خلصت إلى أن تلك الشركات تضر بمصالح نظيراتها الأوروبية، في سعيها لمواجهة المنافسة المتنامية من قبل شركات

الطيران الخليجية.

القانون لا يزال مسودة قيد الدراسة وقد يخضع لتعديلات على المسودة قبل نشرها رسميا كما هو متوقع في 24 أبريل/نيسان المقبل، وستتطلب موافقة البرلمان الأوروبي والدول الأعضاء قبل أن تصبح قانونًا.

> شركات الطيران الأوروبية تواجه ضغوطًا تنافسية غير عادلة من شركات طيران خليجية

وحسب مسودة القانون فإن المفوضية تسعى لضمان المنافسة العادلة بين شركات الطيران داخل الاتحاد الأوروبي، من خلال التصدي للممارسات التجارية غير العادلة من قبل شركات الطيران الأجنبية وحكوماتها، والتي لا يمكن معالجتها من خلال اتفاقيات السموات المفتوحة.

فشركات الطيران الخليجية والأكبر في الشرق الأوسط القطرية والاتحاد وطيران الإمارات، هي شركات حكومية وتتلقى اهتمام خاص من قبل حكوماتها الغنية، وتسعى دومًا لدعمها في أوقات الأزمات، ما يخلق ميزة تنافسية غير عادلة مع شركات القطاع الخاص في أوروبا التي لا تتلقى دعمًا حكوميًا من قبل حكوماتها، أو ترفض الدعم الحكومي من أساسه.

وقد تم توجيه اتهام للشركات الخليجية الثلاثة بتلقي دعم حكومي غير قانوني، إلا أن الشركات الثلاث تنكر تلك الاتهامات. ويُذكر أن المفوضية تعرضت لضغوط كبيرة من قبل فرنسا وألمانيا، لعمل المزيد من أجل التصدي للتحدي الذي تمثله شركات الطيران الخليجية.

وأحد أبرز تلك التحديات أنه منذ 3 سنوات، تركز "الاتحاد" على تملك حصص في أوروبا وغير أوروبا، وتجدها في رؤوس أموال 7 شركات كالآتي: 29% في ايرلين (الشركة الثانية في ألمانيا)، و 40% في ايرسيشيل، 19.9% في فيرجين استراليا، و 3% في ايرلانغوس الإيرلندية، و 24% في جبت ايرويز الهندية، و 33% في سويس داروين ايرلاين، و 49% في ايرصربيا، وتعمل الاتحاد الآن على إنجاز تملك 49% في اليطاليا. وبالنسبة للشركات الأوروبية فإن هذا الاستحواذ يخالف القواعد الأوروبية.

شركات الطيران الأوربية ينظرون لارتفاع أسعار النفط وعدم الاستقرار الاقتصادي على أنه خطر يؤثر على الرحلات الجوية وتكاليفها، ولإن الدول الخليجية هي دول نفطية وأسعار النفط فيها مدعومة من قبل الحكومات، فإنها لا تتأثر بارتفاع الأسعار لذا فهي ميزة تنافسية كبيرة أمام الشركات الأخرى، وعند هبوط أسعار النفط فإن الحكومات الخليجية تعمد إلى دعم شركات الطيران للمحافظة على مستوى النمو في أرباح تلك الشركات.

بينما تعارض مثلا شركة لوفتهانز الدعم الحكومي بحسب مديرها التنفيذي "كارستن سبور" الذي قال خلال مؤتمر صحافي في أبوظبي "ليس سرا أن لوفتهانزا ظلت دائما وما تزال تعارض الدعم الحكومي".

> يعد ارتفاع أسعار النفط وعدم الاستقرار الاقتصادي خطر يهدد شركات الطيران

فالنمو الذي تحققه شركات الطيران الخليجية الثلاث يأتي على حساب خطوط جوية أوروبية تصارع لاجتذاب نفس الركاب وتتعرض لمشاكل ارتفاع أسعار النفط والذي تواجهه من خلال سياسات تخفيض التكاليف.

حيث حذرت شركة الطيران الألمانية "لوفتهانزا" خلال الأعوام الماضية من انخفاض أربحها بسبب توسع شركات الطيران الخليجية في طاقة استيعاب الركاب، إذ تحاول الشركات الثلاث إغراء الركاب بالخدمات المتازة على طائراتها والمحطات في دولة الإمارات.

وتشمل الممارسات الموجودة في مسودة القانون؛ الدعم الحكومي غير القانوني أو المعاملة التفضيلية. وبموجب المسودة سيكون بإمكان الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، أو شركات الطيران، تقديم شكاوى إلى المفوضية، وهو ما سيفتح المجال أمام إجراء تحقيقات حول وجود أدلة "يمكن القبول بها" على ممارسات تضر أو "تنذر بالإضرار" بشركة أو أكثر من شركات الطيران في الاتحاد الأوروبي. وخلال التحقيق الذي يتعين إتمامه خلال عامين، قد تُجري المفوضية تحقيقات في البلد الثالث المعني إذا أعطت الحكومة وشركة الطيران الأجنبية موافقة على ذلك.

> رحلات خطوط الطيران الخليجية بين أوروبا الغربية والخليج تضاعفت من نحو 65 رحلة يوميًا في 2010 إلى 128 رحلة يوميًا نهاية العام 2016

وإذا خلصت المفوضية إلى أن شركة طيران ما من الاتحاد الأوروبي تضررت، أو واجهت خطر إلحاق ضرر بها، بسبب ممارسات غير عادلة من دولة ما أو شركة طيران ما، فقد تفرض رسومًا، أو تعلق "حقوق امتياز أو خدمات أو حقوق شركة الطيران التابعة للبلد الثالث" أو حقوقا لذلك البلد.

رابط المقال : https://www.noonpost.com/16624/