

كيف يهيمن الطيران الإثيوبي على سماء القارة الإفريقية؟

كتبه عبد اللطيف ضاهر | 21 يناير، 2018



ترجمة حفصة جودة

بمزيج من الاستثمارات والشراكات الإستراتيجية والاستحواذ على خطوط الطيران، وتقديم الخدمات بكفاءة؛ تأمل خطوط الطيران الإثيوبية في السيطرة على سماء القارة الإفريقية وتغيير السفر الجوي في القارة.

في هذا الأسبوع أعلنت الشركة أنها اشترت حصة بنسبة 45% لإعادة إحياء طيران زامبيا الذي كان قد أعلن إفلاسه عام 1994، كما دخلت الشركة في محادثات مع العديد من الحكومات الإفريقية ومن بينها غانا لإعادة انطلاق طيرانها الوطني، وفي العام الماضي حاولت الخطوط الإثيوبية التفاوض من أكبر شركة طيران نيجيرية خاصة "أريك إير" لإدارتها، لكن هذه المفاوضات باءت بالفشل.

ثم أعلنت الشركة اهتمامها بمبادرتين أخرتين في السوق الإفريقي الكبير، وتدير الشركة حاليًا خطوط طيران مالاوي عبر اتفاقية وقُعت عام 2013، كما تشارك في خطوط الطيران الخاصة "أسكي" من خلال مقرها الرئيسي في لومي، توغو.

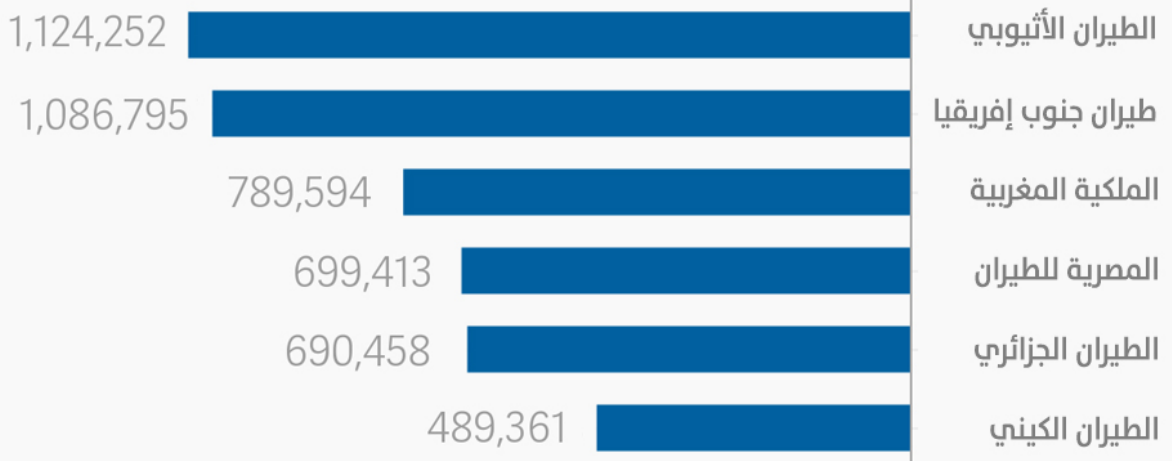
تعمل الشركة الإثيوبية للطيران على تحسين خدمات نقل الركاب والبضائع وزيادة خدمات المطار

هذا العزم والتصميم على الانتشار عبر القارة يقوده إستراتيجيتها الشاملة لإنشاء مراكز متعددة من شأنها أن تسهل التواصل وتساعد على تحقيق الأرباح في سوق الطيران الإفريقي المتنامي، ولكونها أكبر شركة طيران إفريقية من حيث العائدات والأرباح، تدير شركة الطيران الإثيوبي حاليًا نحو 97 خط طيران لنقل الركاب والبضائع، وتساfer إلى أكثر من 120 مطار دولي ومحلي لنقل الركاب والبضائع.

وفي إطار رؤيتها لعام 2025، فالشركة لا ترغب فقط في أن تصبح مجموعة الطيران الرائدة في إفريقيا، لكنها تعمل على تحسين خدمات نقل الركاب والبضائع وزيادة خدمات المطار وتوسيع أكاديميتها الجوية، ويقول المحللون إن الطيران الإثيوبي يرغب في تسهيل تدفق الاستثمارات والتجارة والسياحة، وإذا استمرت الخطة على ما هي عليه، سيكون من الممكن ربط المطارات الصغيرة والثانوية وزيادة المنافسة، وفي النهاية سوف يصبح المجال الجوي الإفريقي أكثر سهولة.

شركات الطيران الإفريقية الأعلى تصنيفًا

القدرة الإستيعابية (عدد المقاعد المتاحة)



ATLAS | Data: Routes Online

توسعت شركة الطيران الإثيوبية بشكل كبير حتى إن بعض منافسيها أصبحوا يعانون في قطاع الطيران الدولي، فطيران جنوب إفريقيا المملوك للحكومة يعاني من الإفلاس ويحاول الحصول على مستثمرين لبعض الوقت، كما أن طيران كينيا يعاني ماليًا في السنوات الأخيرة ويأمل في أن يساعد خط الطيران الجديد المباشر من نيروبي إلى نيويورك على تعزيز وضعه المالي.

يقول مايكل أوتينو شريك إداري في شركة طيران سادم في نيروبي مستمرة في طموحها منذ سنوات، وأضاف: "هذا هو الهدف النهائي للطيران الإثيوبي: أن تكون كل عاصمة إفريقية أو مدينة إفريقية كبيرة على الأقل مرتبطة بالطيران الإثيوبي يومًا ما".

لتحقيق ذلك، تعلم شركة الطيران الإثيوبي أنها تحتاج لأكثر من إعادة تنظيم مركزها الرئيسي في مطار بولو الدولي في أديس أبابا، وتوسيع مدرج الطائرات وتقديم خدمة الإنترنت الهوائي المجاني، لتحدي مراكز الطيران المتألقة في الشرق الأوسط وأوروبا يتعين على الطيران الإثيوبي كما يقول أوتينو أن يحصل على دعم خطوط الطيران الإفريقية الأخرى.

هذه الجهود لربط المزيد من المدن الإفريقية لن يكون أمرًا سهلاً وستواجه صعوبات سياسية في بعض العواصم

ومن خلال القيام بذلك، فإن خطوط الطيران الإثيوبية لن تساعد فقط على تحسين التواصل، لكنها ستساعد أيضًا في نقل خبرتها لمدة 70 عامًا في مجال إدارة الخطوط الجوية وتحقيق الأرباح، ويرى أوتينو أن الطيران الإثيوبي لا يرغب في أن يكون احتكاريًا، لأنه يعلم جيدًا أن نمو أي عمل تجاري بشكل احتكاري، يجعله لا يحظى بالقبول من الكثير من الناس.

يقول فيل هوج مؤسس شركة استشارات الطيران “FPR” ومقرها المملكة المتحدة إن هذه الجهود لربط المزيد من المدن الإفريقية لن يكون أمرًا سهلاً وستواجه صعوبات سياسية في بعض العواصم، لكن الطيران الإثيوبي يمكنه الاستفادة من خطة الاتحاد الإفريقي لفتح المجال الجوي الإفريقي وتحرير تسعيرة الجمارك.

عندما يحدث ذلك، فإن الخطوط الجوية مثل طيران كينيا أو جنوب إفريقيا لن يكونا منافسين للطيران الإثيوبي، لكنهما سيعملان كجزء من نظام متكامل لتحسين الطيران في إفريقيا.

يقول أوتينو: “ما زال التوسع قائمًا، ويعتمد نجاحه على استفادة الطيران الإثيوبي من موقعه الرائد في مجال الطيران والتواصل مع الآخرين لبذل كامل جهدهم لربط القارة الإفريقية بأكملها”.

المصدر: [كوارتز](#)

رابط المقال : <https://www.noonpost.com/21721>