

«شركات الطيران تبحث سبل التحرك في مواجهة تحديات» ما بعد كوفيد



تعود شركات الطيران العالمية التي تجتمع في نهاية الأسبوع في إسطنبول إلى ما كان عليه نشاطها قبل وباء كوفيد-19 لكنها تواجه ارتفاع التكاليف والتوتر الجيوسياسي في العالم والمشروع الضخم المتمثل بإزالة الكربون في مواجهة أزمة المناخ.

دعيت حوالي 300 شركة طيران من جميع أنحاء العالم من الأحد إلى الثلاثاء إلى ضفاف البوسفور لحضور الجمعية العامة السنوية للاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا)، وهو قطاع بات اليوم أكثر تفاؤلاً بعدما تجاوزت تداعيات كوفيد-19 التي خفضت عدد زبائنه بمعدل الثلثين في 2020.

الهدف استعادة الـ 4.5 مليار مسافر المسجلين عام 2019 وفي ما يتعلق بإيرادات الركاب بالكيلومترات، وهو أحد المؤشرات المرجعية للقطاع، فقد تجاوزت شركات الطيران للمرة الأولى في نيسان/ إبريل المستويات التي سجلتها قبل أربع سنوات على الخطوط الداخلية. وإذا شمل ذلك المسارات الدولية، فإن شركات الطيران تكون قد استعادت أكثر من 90% من نشاطها المسجل ما قبل الأزمة كمعدل متوسط.

هذه النسب تم الحصول عليها رغم أسعار البطاقات المرتفعة جداً: ففي فرنسا في نيسان/ إبريل ارتفعت بمعدل الثلث مقارنة مع الشهر نفسه قبل أربع سنوات بحسب الإدارة العامة للطيران المدني.

لكن هذا لا يمنع الشركات من ملء الحجوزات الخاصة بالموسم السياحي الصيفي الحاسم في نصف الكرة الشمالي، كما يقول محللو القطاع.

في منتصف نيسان/ إبريل كانت مبيعات البطاقات في الأسواق الداخلية أعلى بمعدل 20% من تلك المسجلة في الفترة نفسها قبل أربع سنوات بحسب إياتا التي عزت هذه الدينامية الى إنهاء سياسة «صفر كوفيد» في الصين.

أفلست بعض الشركات خلال الأزمة لكن شركات أخرى وبدعم من الدول وإعادة هيكلتها، خرجت بأرباح أكبر. وفي أوروبا عادت معظم شركات النقل الكبرى إلى تحقيق أرباح في 2022 ما أتاح لها البدء بخفض ديونها أو حتى التفكير بعمليات اندماج مع منافسين أضعف.

تحول المنافسة

لكن احتياطي نمو الحركة الجوية يقع في الشرق. تم افتتاح مطار إسطنبول العملاق الجديد قبل الأزمة وهو في منافسة على الطرق الآسيوية مع «المحاور» الأوروبية الرئيسية مثل لندن – هيثرو وفرانكفورت وباريس شارل ديغول لكن أيضاً مطارات الخليج.

الشركات الناقلة لهذه الدول التي على عكس العواصم الأوروبية لم تقطع علاقاتها مع موسكو بعد حرب أوكرانيا في 2022، لا يزال بإمكانها ليس فقط تنظيم رحلات من وإلى روسيا وإنما خصوصاً التحليق فوقها كسباً للوقت والمال. إنه تحويل للمنافسة خلق أيضاً توترات بالنسبة للخطوط الفرنسية الصينية.

على قطاع النقل الجوي أيضاً مواجهة أزمة مناخية وجودية ولاسيما أنه يساهم حالياً بحوالي 3% من الانبعاثات العالمية لثاني أكسيد الكربون وهو رقم من شأنه ان يرتفع في حال لم يتم القيام بأي خطوة.

بعدما تعهدت بإجماع بين الدول بتحقيق «صفر انبعاثات» بحلول 2050- وهي ورشة عمل بقيمة حوالي 1550 مليار دولار بحسب إياتا، تراهن الشركات الناقلة بغالبيتها على وقود غير أحفوري للتوصل الى ذلك.

يتم إنشاء فروع تدريجياً بتحفيز من الولايات المتحدة وأوروبا على أمل خفض الأسعار المرتفعة لهذه المنتجات.

وارتفاع الكلفة، الى جانب الوقود، يدعمه النقص الزاحف بعد الأزمة سواء كان للطيارين في الولايات المتحدة أو المواد الخام في العالم بأسره.

بسبب الصعوبات التي يواجهها المقاولون، تكافح شركتا إيرباص وبوينغ لزيادة إنتاجهما رغم ملء دفاتر الطلبات حتى نهاية العقد لطرازات معينة.

وهو تحد قد يصبح أكثر حدة في الأسابيع المقبلة لأن اجتماع إسطنبول سيدشن شهراً مزدحماً للطيران الجوي في حزيران/ يونيو قبل معرض بورجه الجوي. ويتوقع المحللون طلبيات عملاقة جديدة هناك بعد ال 470 طائرة التابعة لطيران الهند في شباط/فبراير وال 300 طائرة لشركة راين إير في مطلع أيار/ مايو.

"حقوق النشر محفوظة" لصحيفة الخليج. © 2024.