

الإمارات» في رد موثق: الناقلات الأمريكية تخشى المنافسة وتشويه سمعتنا» بغض





ردت طيران الإمارات على الادعاءات التي تطلقها الناقلات الأمريكية «دلتا إير لاينز» و«يوناييتد إيرلاينز» و«أميركان إيرلاينز» («الناقلات الثلاث»

في «ورقتها البيضاء». ويُفند هذا الرد، نقطة بنقطة، ادعاءات كل واحدة من الناقلات الأمريكية المذكورة. كما أنه يثبت زيف الادعاء بأن طيران الإمارات تستفيد من دعم حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة في خرق لاتفاقية الأجواء المفتوحة بين الولايات المتحدة ودولة الإمارات («العربية المتحدة» لاتفاقية الأجواء المفتوحة

تُعد طيران الإمارات واحدة من الناقلات الجوية الرائدة في العالم لأنها بشكل خاص لا تعتمد على الدعم الحكومي، وعمليات الإنقاذ وقوانين الإفلاس، وإنما هي مؤسسة تستهدف الربحية وتعطي الأولوية للمسافرين والعملاء. وقد حققت طيران الإمارات أرباحاً على مدى سبعة وعشرين عاماً متتالية، ويعود الفضل في ذلك إلى أن طيران الإمارات (1) تلتزم بتقديم خدمة عملاء عالمية المستوى (2) تتم إدارتها بشكل جيد (3) كانت الرائدة في تقديم نموذج مبتكر للطيران يتمثل في الربط بين الرحلات طويلة المدى بشكل يقلص كلفة وزمن السفر ويمنح المسافرين خيارات لا مثيل لها لمواصلة الرحلات على المستوى العالمي.

وتتسم أعمال طيران الإمارات بشفافية مالية وليس لديها شيء تخفيه. وهي مملوكة لجهة تسعى لتحقيق قيمة متنامية من محفظة أصولها. وعلى مدى السنوات الـ 20 الماضية، دفعت طيران الإمارات أكثر من 3.3 مليار دولار للجهة المالكة لها في شكل أرباح، وهو ما يفوق كثيراً قاعدة رأسمالها المتواضعة البالغة 218 مليون دولار، كما أنها دفعت أيضاً قرابة المليار دولار لموظفيها على شكل مكافآت من الأرباح، وجميع هذه الأرقام مبينة على نحوٍ جلي في البيانات المالية المتاحة للجمهور، وهي بيانات مالية مُدققة من قبل جهات مستقلة.

وقد ظلت طيران الإمارات طيلة تاريخها بحاجة إلى أن تُدار وتعمل بطريقة مربحة ومستدامة ذاتياً، حتى خلال وبعد الأزمة المالية العالمية في 2007 و2008، وهي الفترة التي أوردت الورقة البيضاء عدداً من تلك الادعاءات حدثت

خلالها. وتغفل الورقة البيضاء أن الحكومات في جميع أنحاء العالم واجهت خلال تلك الفترة أوضاعاً مالية صعبة للغاية، بما فيها حكومة دبي، التي كانت تعمل، وبشكل علني، على أولوياتها المالية وتحدياتها. وخلال تلك الفترة واصلت طيران الإمارات النمو، ما يُعد إنجازاً فذاً كان من المستحيل عليها تحقيقه لو أنها اعتمدت على أموال من حكومة دبي. فعلى العكس من ذلك، استطاعت طيران الإمارات تحقيق هذا الانجاز من خلال ماثبرتها في التركيز على المحركات الرئيسية التي تقف وراء نجاحها التجاري وعلى الأسس التي يرتكز عليها نموذج أعمالها.

وتزعم الناقلات الأمريكية الثلاث أنها أمضت سنتين في تجهيز ورقتها البيضاء من خلال إجراء أبحاث متعمقة حول العالم. لكن، وكما يبرهن هذا الرد، فإن ورقتها البيضاء تتكون من سلسلة من الادعاءات المفتقرة إلى الدقة، وتزخر بأمثلة مطلقة للتشويه المتعمد، وتزييف الحقائق والتفسير القانوني الخاطئ لاتفاقية الأجواء المفتوحة.

1. طيران الإمارات غير مدعومة: تزعم الناقلات الأمريكية في ورقتها البيضاء، أن طيران الإمارات تلقت دعماً من حكومة دبي يصل إلى أكثر من 6 مليارات دولار. وهذا ادعاء باطل على نحوٍ بَيِّن. ويمكن إيجاز جميع هذه الاتهامات المزعومة على النحو المبين أدناه:

الادعاء الخاص بالتحوط لأسعار الوقود: تزعم الناقلات الأمريكية أن حكومة دبي، وفرت حماية لطيران الإمارات من خلال مؤسسة دبي للاستثمارات الحكومية، المالكة لطيران الإمارات، من «خسائر فادحة» في عقود التحوط لأسعار الوقود عقب التراجع الحاد في أسعار النفط العالمية في 2008/2009. وهذا الادعاء مقتبس من تقرير أعده تشارلس أندرسون من «كابيتال تريدينك»، الذي لم يبين نتائجه على الحقائق الفعلية، وإنما على افتراضات محضة لا أساس لها من الصحة.

الحقيقة: عندما تراجعت أسعار الوقود في 2008، تم الاتفاق بين طيران الإمارات ومؤسسة دبي للاستثمارات الحكومية على تحويل عقود التحوط لأسعار الوقود إلى مؤسسة دبي للاستثمارات الحكومية، حتى لا ترسم الخسائر الورقية من mark to market عقود التحوط لأسعار الوقود صورة مُضِلَّة لأداء عمليات طيران الإمارات (طبقاً للأسلوب المحاسبي وعلى الرغم من عملية التحويل هذه فإن جميع الدفعات الفعلية للعقود لدى حلول آجالها تمت باستخدام market). المصادر المالية لطيران الإمارات. وقد تم إصدار خطابات ضمان لتلبية المستحقات من مصادر طيران الإمارات المالية وليس من مصادر مؤسسة دبي للاستثمارات الحكومية، هو ما يؤكد تقرير آرثر أندرسون. ولم تقم مؤسسة دبي للاستثمارات الحكومية أو حكومة دبي بتحمل أي خسائر لطيران الإمارات، وعندما تمت التعاملات حققت مؤسسة دبي للاستثمارات الحكومية أرباحاً، كانت ستذهب في الواقع لطيران الإمارات. وتبعاً لذلك فإن تحويل عقود التحوط كلف طيران الإمارات أموالاً، وهو ما يتناقض تماماً مع مزاعم حصولها على دعم.

معاملات الأطراف ذات العلاقة: تزعم الناقلات الأمريكية الثلاث أن طيران الإمارات تسدد أسعاراً أقل من السائدة في السوق، ثمناً للمنتجات والخدمات التي تشتريها من موردين «ذوي صلة» وهو ادعاء لا يستند إلى حقائق فعلية، ويظهر ذلك بوضوح في أحدث بياناتنا المالية، عن العام 2014/2015، وأعرب مدققو حساباتنا «برايس ووتر هاوس كوبرز»، عن رأي غير متحفظ فيما يخص هذه البيانات المالية.

الحقيقة: يستند ادعاء «الناقلات الثلاث» إلى الاستنتاج بكل ما في الكلمة من معنى: فالورقة البيضاء تجزم بأنه ما دامت طيران الإمارات لم تقر في بياناتها المالية أنه ليس لها علاقة بالأطراف ذات الصلة بمعاملاتها، فمن المنطقي الاستنتاج أن تلك المعاملات لم تُنجز باستقلالية. ذلك هو أفضل «دليل» ورد في الورقة البيضاء، وهو خاطئ تماماً. فالمعايير المحاسبية الدولية، لا تطالب، أو حتى توحى، بإصدار مثل هذا الإقرار. كما تنص معايير التدقيق فقط على أنه إذا أصدرت الشركة إقراراً، فيجب أن يتم التدقيق في ذلك الإقرار. وفي ظل هذا الجدل، ضمنت طيران الإمارات إقراراً في معظم بياناتها المالية الأخيرة يشير إلى أن معاملاتها مع الأطراف ذات الصلة أنجزت باستقلالية بالنسبة للسنة المالية المنتهية في 31 مارس 2015 وكذلك السنة المالية التي سبقتها المنتهية في 31 مارس 2014. وتظهر هذه الورقة أن

طيران الإمارات تدفع إلى شركة بترول الإمارات الوطنية «إينوك»، وهي مُورِد ذو صلة بالوقود، نفس الأسعار التي تدفعها لموردين مثل «بريتيش بتروليوم» و«شل» و«شيفرون» و«إموجت». وأن طيران الإمارات تستأجر طائرات من شركة دبي لصناعات الطيران، وهي شركة ذات علاقة، بشروط مماثلة إلى حد كبير لتأجير الطائرات من «ألكو»، وهي شركة ليست ذات صلة. وأن «دناتا»، وهي مورد ذو صلة بالخدمات الأرضية في مطار دبي الدولي، تكسب أرباحاً أعلى من الخدمات التي تقدمها إلى طيران الإمارات من تلك التي تحققها مقابل خدماتها لشركات الطيران الأخرى.

البنية التحتية للمطار ورسوم الاستخدام

الادعاءات المتعلقة بالبنية التحتية للمطار ورسوم الاستخدام: تجزم الناقلات الأمريكية أن الرسوم التي يعتمد عليها مطار دبي الدولي تعجز عن استرداد التكلفة الكاملة للبنية التحتية، وذلك يفيد طيران الإمارات في مركزها على نحو غير متناسب. كما تجزم أنه يتم تحصيل الرسوم من المسافرين المغادرين، وليس العابرين، وهو ما يعني أن المسافرين يشكلون دعماً لطيران الإمارات. لكن كلا الاتهامين يستند إلى دراسة معيبة للغاية أعدتها «كومباس ليكزيكون»، تتجاهل أن اتفاقية الأجواء المفتوحة تفرض سقفاً على رسوم المطارات، ولا تحدد مستويات دنيا لهذه الرسوم، كما أنها لم تذكر أن المطارات في جميع أنحاء العالم تتبع نفس الممارسات، بما في ذلك المطارات الأمريكية التي تُستخدم كمراكز للناقلات الأمريكية.

الحقيقة: تتطلب اتفاقية الأجواء المفتوحة أن رسوم المستخدم «ينبغي ألا تتجاوز التكلفة الكلية لتوفير المرافق المناسبة». ويمنع القانون الأطراف المعنية من فرض رسوم تزيد على التكاليف الكلية (لمنع المطارات من التلاعب بشركات الطيران الأجنبية). غير أن الاتفاقية لا تضع حدوداً دنيا للرسوم، كما لا تتطلب من المطارات تغطية تكاليفها. وقد تجاهلت «كومباس ليكزيكون» ذلك، وتوصلت إلى «الدعم» من خلال الجزم بأن رسوم المطار منخفضة للغاية. ومن المعروف أن المطارات في جميع أنحاء العالم لا تفرض رسوماً تستهدف منها استرداد كامل تكاليفها، بما في ذلك مراكز الناقلات الكبرى، مثل ديترويت وأتلانتا ونيويورك ودالاس/فورت وورث، كما أن وزارة النقل الأمريكية أو إدارة الطيران الاتحادية لا تطالبها بالقيام بذلك.

مزاعم «الناقلات الثلاث» تتداعى

على الرغم من مزاعمها المتكررة بأنها قدمت قضية «محكمة الأركان»، إلا أن مزاعم «الناقلات الثلاث» ضد طيران الإمارات تتداعى إذا خضعت لأي تحليل متعمق، ذلك أن حجتها ليست سوى ركاماً مبعثراً من التشويهات القانونية والوقائع المغلوطة. وعلى النقيض من «الناقلات الثلاث»، فإن طيران الإمارات لا تحظى بأي دعم مالي. وهي واصلت تحقيق أرباح باستمرار على مدى أكثر من ربع قرن. وفي الواقع فإن ما تبغيه «الناقلات الثلاث» هو الحماية من المنافسة، وهي الحماية التي ستلحق أضراراً لا يمكن تفاديها بالمدن والمطارات الأمريكية، وصناعة الطيران والفضاء الأمريكية الرائدة على مستوى العالم، والصادرات والوظائف الأمريكية، والناقلات الأمريكية المتخصصة في الشحن الجوي، والأكثر أهمية من كل ما سبق، المستهلكون الأمريكيون، بمن فيهم الركاب والشاحنون. وعلاوة على ذلك، ستؤدي هذه الحماية أيضاً إلى هز الريادة الأمريكية في صناعة الطيران الدولي، تلك الريادة التي جعلت من الأجواء المفتوحة نموذجاً للخدمات الجوية.

فشل إثبات التعرض للضرر من المنافسة

فشلت الناقلات الثلاث في إثبات أن أهداف الأجواء المفتوحة تضررت نتيجة للدعم المزعوم. أطرت هذه الناقلات III.

شكواها انطلاقاً من مصالحها التجارية الضيقة، غير أنها تطالب الولايات المتحدة بانحراف كبير عن سياسة الأجواء المفتوحة. وتتضمن سياسة الأجواء المفتوحة أهدافاً من قبيل زيادة المنافسة، زيادة عدد الرحلات، المزيد من الخيارات للمستهلك، تشجيع أعمال السفر والسياحة، تحسين الخدمة والابتكار. حتى أن هذه الناقلات لم تحاول الحديث عن الضرر الواقع على أهداف الأجواء المفتوحة هذه.

وحتى فيما يتعلق بتضرر مصالحها المؤسسية الضيقة، فشلت الناقلات الأمريكية في تقديم قضية مقنعة. فلم تقدم «الناقلات الثلاث» بأي حال من الأحوال برهاناً على تعرضها للضرر من المنافسة من جانب طيران الإمارات، ذلك أنها لا تستطيع تقديم ذلك البرهان، لأن هذه الناقلات تحقق أرباحاً قياسية بالفعل، وقد دفعت دلتا 7 مليارات دولار أرباحاً لمساهميها.

كما تدعي «الناقلات الثلاث» أنها فقدت بعض الحركة الجوية بسبب المنافسة، إلا أن واقع الأمر يقول إنه في كل خط جوي جديد أنشأته طيران الإمارات إلى الولايات المتحدة، شهدت الحركة الجوية الإجمالية نمواً كبيراً بعد تدشين طيران الإمارات لكل خط. وبصفة جوهرية، فقد أخفقت «الناقلات الثلاث» في الاعتراف بأن النمو الذي حققته طيران الإمارات يعزى في جانب كبير منه إلى التركيز على أسواق مثل شبه القارة الهندية التي سجلت نمواً متسارعاً، على الرغم من تعرضها للتجاهل من جانب «الناقلات الثلاث» وشركائها الذين خاضوا معها مشروعات مشتركة.

صياغة الورقة البيضاء وفق مصطلحات جوفاء

الهدف الحقيقي لهذه الناقلات هو حمايتها من المنافسة وإنهاء اتفاقية الأجواء المفتوحة. في حين تمت صياغة الورقة البيضاء وفق مصطلحات جوفاء بشأن «التجارة العادلة» و«تكافؤ الفرص» و«توفير فرص العمل»، فإن كنه الأمر لا يتعلق بالتجارة والدعم والإنصاف أو الوظائف. فبدلاً من ذلك، تسعى هذه الناقلات إلى الحصول على المزيد من الدعم الحكومي، وهذه المرة في شكل حماية من المنافسة الدولية. غير أن مثل هذه الحماية تأتي على حساب أطراف أمريكية أخرى ذات علاقة، مثل مصنعي الطائرات والمحركات الأمريكيين، الناقلات الاقتصادية الأمريكية، المدن والمطارات الأمريكية التي لا تعتبر مراكز لأنشطة «الناقلات الثلاث»، السياحة الأميركية، الناقلات الأمريكية المتخصصة في الشحن الجوي، الوظائف الأمريكية، والأكثر أهمية من كل ما سبق، المستهلكون الأمريكيون، الذين استفادوا بصورة هائلة من اتفاقية الأجواء المفتوحة ووضع نهاية لاحتكار القلة بتفويض من الحكومة لسوق السياحة والسفر الدولية.

وقد دفع ذلك الجهات ذات العلاقة في الولايات المتحدة مثل جيت بلو، فيدرال اكسبرس، ألاسكا إيرلاينز، المجلس الدولي للمطارات - أمريكا الشمالية، أطلس للطيران، اتحاد شركات الشحن الجوي، هيئة الطيران الكبرى في أورانندو، مطار ماكاران الدولي في لاس فيغاس، اتحاد السفر الأمريكي، ائتلاف سفريات الأعمال، وجهات أخرى كثيرة، إلى الإعراب علناً عن معارضتهم الشديدة لدعوة الناقلات الكبرى إلى التراجع عن سياسة الأجواء المفتوحة أو تجميد حقوق النقل بموجب سياسة الأجواء المفتوحة من جانب واحد. وتسعى هذه الناقلات إلى قلب ربع قرن من سياسة السوق القائمة على الأجواء المفتوحة وهي سياسة كانت الولايات المتحدة من أوائل الدول التي اعتمدتها، وكذلك العودة إلى والتي تُدير الحكومات من خلالها بشكل II و(برمودا I) عهد التنظيم المحكم، عهد نظم طيران ما بعد الحرب (برمودا محكم حقوق هبوط الناقلات وعدد الرحلات وأسعار التذاكر

ومن خلال رفع القيود عن السفر الجوي الدولي على نطاق واسع، وتقليل اللوائح التنظيمية الحكومية، ساهمت سياسة الأجواء المفتوحة في تحقيق نمو هائل في النقل الجوي الدولي وعادت بفوائد عظيمة على الشركات والمسافرين في جميع أنحاء العالم، حيث إنها ساعدت في خفض أسعار التذاكر وتكاليف النقل، وزيادة المنافسة والخيارات المتاحة

بشكل كبير، ودعم دخول ناقلات اقتصادية جديدة، وتشجيع خدمات النقل الجوي المبتكرة وتوسيع منافذ السفر الدولي بشكل كبير في الولايات المتحدة. وباختصار تريد الناقلات الثلاث الحماية: لأنها تريد من الولايات المتحدة التخلي عن فوائد الأجواء المفتوحة، حتى تتمكن من مواصلة خفض عدد الرحلات الجوية، والاستمرار في تقديم خدمة عملاء تفتقر إلى التميز، وزيادة الرسوم وأسعار التذاكر، وكل ذلك من دون خوف من المنافسة في السوق

اختلافات في ممارسات العمل الوطنية

ادعاء حقوق العمال: تزعم «الناقلات الثلاث» أن دبي توفر ميزة تكلفة مصطنعة لطيران الإمارات من خلال هيكلية قانون العمل. إلا أنه لم يحدث قط أن أقرت لا الولايات المتحدة ولا دولة الإمارات العربية المتحدة اعتبار قوانين العمل «دعماً».

الحقيقة: لا توجد سابقة بمقتضى اتفاقية الأجواء المفتوحة أو بمقتضى أي اتفاقية تجارة دولية، للتعامل مع الاختلافات في ممارسات العمل الوطنية بوصفها «دعماً». وقد عارضت الولايات دوماً وبقوة مثل هذه المحاولات، لأن قوانين العمل الأمريكية تحيد عن اتفاقيات منظمة العمل الدولية في العديد من الجوانب، بما في ذلك ما تعلق منها بمبدأ «حرية الخاص بمنظمة العمل الدولية». وقد طالبت الناقلات الثلاث الولايات المتحدة بتبني right of association «التجمع موقوف قانوني من دون أن يتوفر له تفويض دولي، وفي حال تطبيقه سيتطلب ذلك من الكونغرس والمشرعين مراجعة مجموعة من القوانين الأمريكية، بما فيها تلك التي تتعامل مع استبدال العامل المضرب، الحق في العمل، فرض قيود على التنظيم النقابي، الحق في الإضراب، القيود على المقاطعة الابتدائية والثانوية والقيود على نقابات الموظفين العموميين.

تعتمد «الناقلات الثلاث» إلى تحريف القانون الساري، ثم تحت الحكومة الأمريكية على انتهاكه. تستند قضية II. «الناقلات الثلاث» في الكثير منها إلى افتراض قانوني واحد، مؤداه أن اتفاقية منظمة التجارة العالمية بشأن الدعم إما تنطبق على الطيران الدولي أو تندمج ضمناً بشكل ما أو بآخر في SCM Agreement والإجراءات التعويضية اتفاقية الأجواء المفتوحة المبرمة مع الولايات المتحدة الأمريكية.

وقد فاقمت «الناقلات الثلاث» هذا الخطأ من خلال إساءة تفسيرها لاتفاقية الأجواء المفتوحة. فوفقاً لهذه الناقلات، فإن الدعم الحكومي يخالف المادة 11 من اتفاقية الأجواء المفتوحة، التي تتناول «الفرصة العادلة والمتساوية» لناقلات كل طرف. ومع ذلك، فهي تُلَمِّح إلى المادة الخاطئة. فعمليات الدعم تم تناولها صراحة في المادة 12، التي وضعت إجراءات محددة للتعامل مع الأسعار المخفضة بشكل مصطنع «بسبب الدعم أو الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر». ووفقاً للقواعد المتعارف عليها لتفسير المعاهدات الدولية، تمثل المادة 12 العلاج الحصري لمخاوف الدعم، في حين لا تتضمن المادة 11 أي إشارة إلى الدعم وبالتالي فهي غير قابلة للتطبيق من الناحية القانونية. كما أن مطالبة هذه الناقلات الولايات المتحدة بتجميد حقوق الهبوط الإضافية بموجب اتفاقية الأجواء المفتوحة سيكون انتهاكاً صارخاً لالتزامات الولايات المتحدة الدولية.

إن إجراءات أحادية الجانب من هذا القبيل ممنوعة بشكل صارم، وقد أشارت المادة 12 صراحةً إلى أن القيود ذات الصلة بدعم الأسعار تتطلب «اتفاقية متبادلة». وسوف يُعرّض أي تصرف أحادي الجانب من الولايات المتحدة يخرق بصورة صارخة اتفاقية الأجواء المفتوحة، علاقات الأجواء المفتوحة مع 113 دولة أخرى للخطر، ويضع كل الفوائد الكبيرة التي حققها برنامج الأجواء المفتوحة للجمهور والمنافسة، في دائرة الخطر

مليار دولار تلقتها الناقلات الامريكية دعماً حكومياً 100

تستفيد الناقلات الأمريكية من مساندة ضخمة تقدمها لها الحكومة الاتحادية، وحكومات الولايات والسلطات المحلية. فقد دخلت «الناقلات الثلاث» هذه المنافسة بنوايا غير حسنة، إذ تلقت مليارات الدولارات في شكل دعم حكومي، بما في ذلك تحمل الحكومة الأمريكية التزامات التقاعد الخاصة بالناقلات الجوية، منح استقرار الناقلات الجوية، ضمانات القروض، الدعم الخاص بتخصيص الجداول الزمنية الجديدة بالمطارات، الإعفاء من الديون والالتزامات الأخرى التي توفرها قوانين إعلان الإفلاس، المنح المباشرة والإعفاءات الضريبية لدعم تطوير المطارات، منح الحصانة من قوانين مكافحة الاحتكار لتشكيل تحالفات مهيمنة على الأسواق، حماية سوق الطيران الأمريكية من المنافسة الخارجية وحظر الملكية الأجنبية لحصص أغلبية.

وتلقت «الناقلات الثلاث» أكثر من 100 مليار دولار أمريكي في صورة دعم حكومي منذ عام 2002، كما أنها تشترك مع ناقلات أمريكية أخرى في مزايا سنوية قد تتجاوز قيمتها 24 مليار دولار أمريكي. ومن شأن اقتراحها، بأن اتفاقيات الأجواء المفتوحة تسمح للحكومة من جانب واحد بتجميد حقوق الهبوط بسبب الدعم المزعوم، من شأن ذلك أن يعرض هذه الناقلات (ولكن ليس طيران الإمارات) لخطر كبير.