

رياح المقاطعة الخليجية تزعزع الثقة في الخطوط القطرية

خسائر الشركة تتضاعف 9 مرات نتيجة ضعف الطلب وارتفاع تكاليف التشغيل



تفاقت آثار المقاطعة الخليجية على أعمال الخطوط القطرية لتتقاد للعام الثاني على التوالي إلى خسائر هي الأكبر لها منذ تأسيسها قبل ربع قرن بعد تراجع الطلب على رحلاتها وارتفاع التكاليف التشغيلية رغم محاولات الالتفاف على الحظر بشراء حصص في شركات أخرى ودعم أسطولها بطائرات جديدة.

المالية حتى مارس 2019 كانت مليئة بالتحديات.

وأبدى أسفه لـ"تسجيل خسائر صافية بلغت 2.3 مليار ريال تعود لخسارة وجهات ناضجة كانت تحظى بإقبال كبير وارتفاع أسعار الوقود وتقلبات أسعار الصرف".

لكن الشركة حاولت تبرير موقفها بالتاكيد على "أن القواعد الأساسية لأعمالنا تبقى قوية للغاية"، وهو ما اعتبره الكثير من المحللين مجرد مناورة من الحكومة للحفاظ على ما تبقى من زبائن الخطوط القطرية.

ومن الواضح أن شركة الطيران القطرية عجزت عن التأقلم مع المقاطعة الخليجية وحتّى منافسة الاتحاد للطيران المملوكة لحكومة أبوظبي وطيران الإمارات المملوكة لحكومة دبي، وهما أكبر ناقلتين في منطقة الشرق الأوسط والعالم.

وتفرض الإمارات، التي كانت تعتبر في السابق سوقاً رئيسية للشركة القطرية، بالإضافة إلى السعودية والبحرين ومصر حصاراً اقتصادياً على قطر، وقامت بإغلاق مجالاتها الجوية وحدودها وأسواقها بوجه الدوحة.

وتمتعت الخطوط القطرية من الطيران إلى 18 مدينة في السعودية والإمارات والبحرين ومصر منذ يونيو 2017، عندما قطعت تلك الدول علاقاتها مع الدوحة، متهمه إياها بدعم الإرهاب عبر إقامة روابط مع جماعات منطوقة وقربها من إيران.

وتكشفت الخطوط القطرية في البيان عن إضافتها 31 وجهة جديدة منذ بداية المقاطعة، لتعمل عليها الطائرات التي كان يتم تشغيلها على الوجهات المتوقفة، إضافة إلى طائرات جديدة.

وأشارت إلى أن الأسطول زاد عدده بنحو 25 طائرة جديدة "إلى درجة أن الشركة رخصت بطايرتها رقم 250 في مارس 2019".

ويشكك متابعون في قدرة الشركة على الصمود طويلاً بوجه رياح المقاطعة الخليجية في ظل مساعيها إلى دعم

الدوحة - أكدت نتائج أعمال الخطوط القطرية توقعات المحللين بأن شركة الطيران باتت أكبر الخاسرين من المقاطعة الخليجية المفروضة على الدوحة منذ أكثر من عامين، والتي أثرت على جميع رحلات شبكتها الإقليمية والعالمية.

وللعام الثاني على التوالي تسجل الشركة الملوكة للدولة خسائر في نشاطها، ما يؤثر على أن قطر تمرّ بأزمة أعرق أكثر من أي وقت مضى رغم مكابرة المسؤولين بأن الاقتصاد يسير على ما يرام.

وأعلنت الشركة أمس أنها تكبدت خسائر بلغت حوالي 639 مليون دولار في السنة المالية التي انتهت في مارس الماضي، وهو ما يعني أن الخسائر تضاعفت أكثر من تسع مرات قياسياً بالعام المالي السابق.

639

مليون دولار خسائر الخطوط القطرية في السنة المالية 2019-2018

وكانت شركة الطيران الوطنية للإمارة الخليجية قد سجّلت خسائر بلغت 69 مليون دولار في نفس الفترة من العام الماضي.

وجاء ذلك بعد فترة من الوفرة في السنة المالية السابقة للأزمة، عندما سجلت زيادة بنسبة 22 بالمئة في صافي الأرباح في عامي 2016 و2017. وجاءت الخسائر خلال الفترة الأخيرة على الرغم من ارتفاع إجمالي الإيرادات بنسبة 14 بالمئة إلى 13.2 مليار دولار بمقارنة سنوية.

وعزت الشركة الخسائر إلى إغلاق أسواق رئيسية بوجهها خاصة مع استمرار عزلة الدوحة عن باقي جيرانها. وقال الرئيس التنفيذي للخطوط الجوية القطرية أكبر الباكر إن "السنة

متوقفة حتى إشعار آخر

بالحصول على حصة في الخطوط الملكية المغربية.

وأكد الباكر في وقت سابق العام الجاري أن الخطوط القطرية مهتمة بشراء حصة في الخطوط الملكية المغربية وتنتظر أن تنتهي الشركة من إعادة هيكلة أعمالها.

وسبق للشركة أن قامت بنفخ الخطوة عبر الحصول على حصص في شركات أخرى مثل محاولتها شراء حصة في شركة أميركان إيرلاينز لتتمكن من خلالها من دخول أجواء دول المقاطعة، لكن تلك المحاولات باءت بالفشل.

وتحاول الدوحة باستمرار التقليل من شأن آثار المقاطعة لكن البيانات تؤكد أن أثارها تمتد إلى جميع القطاعات الاقتصادية، التي يختزلها تراجع أسعار العقارات وموجة هروب الأموال.

ويخرج من مطارها الدولي سوى نسبة ضئيلة من المسافرين.

وقبل المقاطعة كان المسافرون إلى الدول الخليجية المجاورة من رجال الأعمال والسياح والعمال العرب والإسويين والأفارقة يشكلون نسبة كبيرة من زبائن الخطوط القطرية حيث يسافرون بين الدول المجاورة عبر الدوحة إلى الوجهات الكثيرة التي أطلقتها الشركة في السنوات الماضية.

كما أن إيقاف رحلات شركات الطيران السعودية والإماراتية والمصرية والبحرينية إلى قطر، قطع تدفق المسافرين الذين كانوا يصلون إلى الدوحة للانتقال عبر الخطوط القطرية إلى دول أخرى في أنحاء العالم.

وفي محاولة للالتفاف على المقاطعة، أبدت الخطوط القطرية اهتمامها

ولا تقتصر متاعب الشركة على فقدان عدد كبير من الرحلات الكثيفة إلى عدد من أكبر أسواقها في المنطقة، بل امتدت إلى تأثر جميع رحلاتها الأخرى لأن الدوحة لا تمثل وجهة نهائية لمعظم المسافرين على رحلات الشركة.



أكبر الباكر
السنة المالية الماضية كانت مليئة بالتحديات بالنسبة للشركة

وكانت الخطوط القطرية تعتمد بشكل أساسي على رحلات الترانزيت في خطط التوسع الجامح في السنوات الماضية بسبب الحجم الصغير للبلاد كوجهة نهائية للمسافرين، حيث لا يدخل

الأسطول خاصة وأنها أكدت في وقت سابق هذا العام أنها تستعد للتلخص من إحدى أبرز طائراتها.

وقال الباكر في مارس الماضي خلال معرض أي.تي.بي للسياحة في برلين، "سنبدا التلخص تدريجياً من الطائرة أي 380 حالما تبلغ العاشرة من العمر".

ويؤشر هذا المنحى على صعوبة تشغيل الطائرة العملاقة التي دخلت الخدمة لأول مرة في عام 2014 بسبب تراجع الطلب على رحلات الشركة بسبب المقاطعة العربية.

وظهرت تداعيات أخرى للمقاطعة في إشارة الباكر إلى عدم اهتمام الخطوط القطرية بشراء طائرات جديدة. وأشار بالتحديد إلى "طائرة بوينغ المتوسطة الحجم المزمعة" والتي ربما يقصد بها بوينغ 797.

فوائد عربية لخفض أسعار الفائدة الأميركية

25 نقطة أساس، بينما خالف بنك الكويت المركزي ليجبي سعر الخصم دون تغيير عند 3 بالمئة والمطبق منذ مارس الماضي. وسعر الخصم في دولة الكويت الذي يقرره بنكها المركزي، هو سعر محوري تتحدد بموجبه ضمن هوامش معينة الحدود القصوى لأسعار الفائدة على معاملات الاقتراض بالدينار لدى البنوك المحلية.

كما قرر المركزي البحريني تثبيت أسعار الفائدة دون تغيير، لتستقر الفائدة الأساسية على ودائع الأسبوع الواحد عند 2.5 بالمئة، وودائع الليلة الواحدة عند 2.25 بالمئة، وودائع الشهر الواحد من 3.1 بالمئة إلى 2.85 بالمئة.



دونالد ترامب
يجب على الفيدرالي خفض أسعار الفائدة إلى الصفر أو أقل

وهذه المرة الثانية التي يخفض فيها الفيدرالي الأمريكي أسعار الفائدة هذا العام، بعد تنفيذ خفضاً مطلع أغسطس الماضي بنفس النسبة المئوية وذلك للمرة الأولى منذ 11 عاماً.

وشن الرئيس الأميركي دونالد ترامب هجوماً على الفيدرالي، ورئيسه جيروم باول، بعد خفض "فقير" في أسعار الفائدة.

والأسبوع الماضي، قال ترامب إنه يجب على الفيدرالي الأمريكي خفض أسعار الفائدة الاتحادية إلى الصفر أو أقل.

دي بي - سارعت أربع دول عربية أمس إلى خفض سعر الفائدة الرئيسي بربع نقطة مئوية بعد ساعات على خفض سعر الفائدة الرئيسي في الولايات المتحدة. ويقول محللون إن ذلك يمكن أن يقدم دعماً للنشاط الاقتصادي لكل من الإمارات والسعودية والأردن وقطر من خلال خفض تكلفة الاقتراض وتعزيز وتيرة الاستثمار.

ونفذت البنوك المركزية في تلك الدول خفضاً فورياً على أسعار الفائدة بنسبة 0.25 بالمئة، بعد قرار مجلس الاحتياطي الفيدرالي خفض أسعار الفائدة بربع نقطة مئوية.

وفي المقابل، قررت الكويت والبحرين تثبيتها دون تغيير، فيما لم يعلن المركزي العماني عن موقفه بشأن ذلك. وأصدرت مؤسسة النقد العربي السعودي (البنك المركزي) قراراً بخفض معدل اتفاقيات إعادة الشراء من 2.75 بالمئة إلى 2.5 بالمئة.

وذكر المركزي السعودي أنه تم خفض معدل اتفاقيات إعادة الشراء المعاكس من 2.5 بالمئة إلى 2 بالمئة.

كما قرر المصرف المركزي الإماراتي خفض أسعار الفائدة بنفس المقدار على شهادات الإيداع التي يصدرها اعتباراً من أمس.

وتجاوب المركزي القطري مع قرار الفيدرالي وخفض سعر الفائدة على الإيداع وعلى الريبو إلى 2.25 بالمئة، وخفض سعر الإقراض إلى 4.5 بالمئة.

وفي خطوة مماثلة، قرر المركزي الأردني خفض أسعار الفائدة الرئيسية على كافة أدوات السياسة النقدية بمقدار

اللوجستيات تضخ 59 مليار دولار في اقتصاد الإمارات

شكلت العصب الرئيسي لهذا النهج الذي يستهدف التحضير لحقبة ما بعد النفط التي تسعى الدولة لبلوغها مستقبلاً. وتشمل قائمة القطاعات، التي ساهمت في زيادة مكاسب الدولة على صعيد التنوع الاقتصادي الصناعات التحويلية إلى جانب الصناعات المعرفية والطيران والفضاء والنقل والتخزين والخدمات المالية والطاقة المتجددة.

8 بالمئة المساهمة المتوقعة للقطاع اللوجستي في الاقتصاد الإماراتي بحلول 2021

وأشارت بيانات رسمية في وقت سابق هذا العام إلى أن أنشطة الإقامة في دولة الإمارات قفزت إلى مستوى أعلى بفضل الخطط الحكومية للنهوض بالقطاعات غير النفطية.

وارتفع الناتج المحلي الإجمالي لقطاع أنشطة الإقامة والخدمات الغذائية بحوالي 4.2 بالمئة إلى 32.5 مليار درهم (8.85 مليار دولار) خلال العام الماضي بمقارنة سنوية.

ووفق إحصائيات الهيئة، بلغت نسبة مساهمة قطاع أنشطة الإقامة والخدمات الغذائية في الناتج المحلي الإجمالي للقطاعات غير النفطية 6.8 بالمئة في العام الماضي.

ويظهر من خلال كل هذه الإحصائيات محافظة القطاع على نسب نمو جيدة خلال المرحلة الماضية الأمر الذي أهله لكي يكون من القطاعات الرائدة بقوة لاقتصاد الدولة الخليجية.

الجوية من دولة الإمارات، وهو ما يعزز موقعها لتصدر قطاع الخدمات اللوجستية وتبوء المراتب المتقدمة عالمياً. ومن ضمنها تلك الصادرة عن وزارة الاقتصاد، تضافر العديد من العناصر لنشاط الأداء اللوجستي في الدولة ومنها كفاءتها في مراقبة الحدود وعمليات التخليص، وجودة البنية التحتية ذات الصلة بالتجارة والنقل، والتسعير التنافسي ودقة المواعيد، وجودة الخدمات على خارطة هذا النوع من الخدمات.

وكل هذه المميزات دفعت البنك الدولي إلى تصنيف دولة الإمارات كأهم مركز لوجستي في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

وفي ظل اعتبارها أكثر المراكز الدولية ازدحاماً في مجال حركة الشحن الجوي، فإن المستثمرين في المجالات البحرية، والنقل واللوجستيات من جميع أنحاء العالم يعتبرون الإمارات ركيزة مهمة لدعم قدرتهم التنافسية.

ودأبت الحكومة الإماراتية على تنفيذ خطط طموحة لبنيتها التحتية ونظمة النقل، مدعومة بالاتفاق السخي. وتتسلح الدولة بخطة النقل البري الشاملة لأبوظبي واستراتيجية إمارة دبي للنقل البري 2030 واستراتيجية دبي للنقل الذاتي 2030، فضلاً عن استراتيجيات ورؤى إمارات الشارقة وعجمان والفجيرة وأم القيوين ورأس الخيمة.

وكانت الإمارات قد حققت العديد من المكاسب نتيجة اتباعها سياسة التنوع الاقتصادي خلال السنوات الماضية وذلك بحسب ما يظهره الرصد الخاص بحركة مؤشرات القطاعات الاقتصادية التي

تكشف آخر الأرقام أن القطاع اللوجستي تمكن بفضل القفزة الكبيرة في العوائد من تعزيز الاقتصاد الإماراتي خاصة وأنه يمثل إحدى أبرز ركائز خطط الدولة في ضوء تنامي صناعة النقل بمفهومه الواسع على الصعيد العالمي وتعاظم متطلباته الاستثمارية والفنية والقانونية والإدارية.

أبوظبي - حققت الإمارات قفزة كبيرة في مجال الأداء اللوجستي الذي يعد بمثابة الرافعة الداعمة لقطاع النقل والتخزين خلال السنوات القليلة الماضية.

وأسهم تطور نشاط الخدمات اللوجستية في زيادة تنافسية الدولة وتواصل ترقيتها ضمن المؤشرات الدولية المتخصصة حيث احتلت المرتبة 11 عالمياً خلال العام الماضي.

وأظهرت أحدث البيانات الرسمية الصادرة عن الهيئة الاتحادية للتنافسية والإحصاء، أن مساهمة القطاع في الناتج المحلي الإجمالي للدولة الخليجية



شرايين اقتصادية لا تنضب