

ضبابية إنتاج طراز بوينغ 777 إكس تريك خطط طيران الإمارات

وكان من المقرر أصلاً أن تتسلم طيران الإمارات أولى طائراتها من أصل 126 طائرة 777 إكس في يوليو العام الماضي.

وفي يونيو 2019 قالت بوينغ إنها تواجه تحديات كبيرة في خطط إنتاج 777 إكس، أكبر طائرة ذات محركين في العالم. وأكدت حينها أن التحديات تتعلق بالمحرك التوربيني الجديد جي إي 9 إكس من جنرال إلكتريك.



تيم كلارك
التأخيرات تعني أن
طيران الإمارات ليست
لديها رؤية واضحة

ويقول خبراء إن هذه العقبة قد تريك خطط طيران الإمارات الساعية باستمرار إلى تحديث أسطولها لمواجهة الطلب المتزايد على النقل الجوي خاصة وأنها تعتبر من بين أكبر الشركات التي تؤمن رحلات إلى العشرات من الوجهات حول العالم.

وقد أشار كلارك إلى هذه النقطة حينما قال إن "التأخيرات تعني أن طيران الإمارات ليست لديها رؤية واضحة على المدى الطويل، لا يمكنهم إعطاء رقم، ولا يمكنهم إعطاء تاريخاً لتسجيل طائرة، في 2023. رغم أن شركة صناعة الطائرات الأميركية أبلغته بأنها ستأتي في 2023.

وقال كلارك "إنهم يقولون أواخر 2023. حسناً، إننا دائماً نقرا ذلك لعام 2024. أنا في المجال لفترة طويلة جداً سمعت فيها الشركات المصنعة تقول أشياء من هذا القبيل. لا يمكنهم إعطاء رقم، ولا يمكنهم إعطاء تاريخاً لتسجيل طائرة، فأنت تعلم أنك تتحرك نحو تاريخ أبعد، وغالباً ما يصل الأمر إلى 18 شهراً".

وأضاف "هناك مشكلات في تلك الطائرة. ليست متأكدًا على الإطلاق من موعد تسليمنا لها".

وأشار هذا الحديث مخاوف من أن بوينغ لديها اعتياد في الأونة الأخيرة على إطلاق وعود مبالغ فيها بشأن أداء طائراتها الجديدة مثلما حدث مع طرازي 737 ماكس و787 دريملاينر وكلاهما في الخدمة حالياً.

وتعتبر طيران الإمارات من أكبر شركات الرحلات الجوية الطويلة في العالم ولديها أسطول مؤلف من قرابة 140 طائرة بوينغ 777 - 300، إضافة إلى 115 طائرة من طراز إيرباص أي 380.

وطلبت طيران الإمارات من بوينغ 126 طائرة من طراز 777 إكس و30 من طراز 787 في صفقة قيمتها 50 مليار دولار بالأسعار المدرجة.

دبي - لؤح تيم كلارك الرئيس التنفيذي لطيران الإمارات، وهي من أكبر عملاء شركة بوينغ الأميركية لتصنيع الطائرات، بأن الشركة المملوكة لحكومة دبي سوف ترفض تسليم طائراتها من طراز 777 إكس إذا لم تف بمعايير الأداء المدرجة في العقود.

وقال كلارك في مقابلة مع المستشار في شؤون الطيران جون ستريكلاند بنيت الاثنين "لن نقبل طائرة إلا إذا كان أداءها مطابقاً للعقد مئة في المئة (...). لن نتسلم الطائرة إلا إذا كانت تقوم بما قالوا إنها ستقوم به في العقد وأقروا به".

وأكد أنه لم يتلق أي تفاصيل متعلقة ببدء محركات الطائرة الجديدة حتى الآن على الرغم من أن الرحلات التجريبية بدأت منذ العام الماضي، وهو يشك في إمكانية تسليم أول طائرة بوينغ من طراز 777 إكس قبل 2024، رغم أن شركة صناعة الطائرات الأميركية أبلغته بأنها ستأتي في 2023.

وقال كلارك "إنهم يقولون أواخر 2023. حسناً، إننا دائماً نقرا ذلك لعام 2024. أنا في المجال لفترة طويلة جداً سمعت فيها الشركات المصنعة تقول أشياء من هذا القبيل. لا يمكنهم إعطاء رقم، ولا يمكنهم إعطاء تاريخاً لتسجيل طائرة، فأنت تعلم أنك تتحرك نحو تاريخ أبعد، وغالباً ما يصل الأمر إلى 18 شهراً".

وأضاف "هناك مشكلات في تلك الطائرة. ليست متأكدًا على الإطلاق من موعد تسليمنا لها".

وأشار هذا الحديث مخاوف من أن بوينغ لديها اعتياد في الأونة الأخيرة على إطلاق وعود مبالغ فيها بشأن أداء طائراتها الجديدة مثلما حدث مع طرازي 737 ماكس و787 دريملاينر وكلاهما في الخدمة حالياً.

بوينغ 777 إكس



مجموعة السبع تحسم أمر ترويض عمالقة التكنولوجيا ضريبياً

اتفاق مرتقب يمهد لأكبر تغيير في الضرائب الدولية منذ قرن



تحت الرقابة المشددة

الحكومات والسلطات المحلية من الضرائب. ويمتلك الاتحاد الأوروبي تاريخاً في وضع الشركات العملاقة تحت رقابة مشددة. وقد فرض العشرات من الغرامات التاريخية في مجال حماية البيانات وحرية المنافسة ومنح الحصول على تسهيلات ضريبية غير عادلة. وبرز التكتل ككيان مناهض لشركات التكنولوجيا الكبرى بعد أن طور وطبق قواعد صارمة تتعلق بحماية بيانات المستخدمين والضرائب وقضايا حرية المنافسة ومكافحة الاحتكار.

وتعاني الكثير من الدول من تراجع حصيلة الضرائب بسبب اختفاء المبيعات عن رقابتها بسبب اتخاذ شركات مبيعات التجزئة عبر الإنترنت مقرات في ملاذات ضريبية أو بلدان تمنحها إعفاءات كبيرة. وتشكو شركات مبيعات التجزئة غير عادلة لأن شركات مبيعات التجزئة عبر الإنترنت لا تدفع الكثير من الرسوم والضرائب التي ترتب على المتاجر التقليدية.

ولا تقتصر الانتقادات على بلدان الاتحاد الأوروبي، فقد انتقد ترامب ذات مرة تأثير شركة أمازون على متاجر التجزئة ودعا لزيادة الضرائب المفروضة عليها وأمر بإجراء تحقيق في السجلات المالية للشركة.

وفي مايو 2018 دخل قانون حماية البيانات الجديد المسمى اللاحة العامة لحماية البيانات حيز التنفيذ، والذي وضع قواعد صارمة جديدة لكيفية معالجة الشركات للبيانات الشخصية.

وحالياً تقوم الشركات الكبرى العابرة للحدود بتحويل أرباحها إلى الدول ذات النظام الضريبي المنخفض بهدف دفع أقل قيمة من الضرائب على الدخل وصافي الربح.

15 في المئة نسبة الضرائب المتوقع فرضها على الشركات متعددة الجنسيات بما فيها التكنولوجية

وعلى سبيل المثال عززت فرنسا في مارس 2019 سباق مطاردة عمالقة تجارة التجزئة الإلكترونية حينما أعلنت عن خطط لفرض ضرائب بنحو 5 في المئة على مداخيلها السنوية، إذ تستهدف باريس جمع نحو نصف مليار يورو كحصيلة ضريبية سنوية من هذه الشركات.

وقد مهد تطبيق الضريبة في فرنسا دخول عدد من دول الاتحاد الأوروبي في مقدمتها بريطانيا والنمسا بشكل منفرد لعدم وجود إطار موحد للدخول في هذه المغامرة.

وتشير التقديرات الرسمية إلى أن معدل الضريبة الحالية على عمالقة التكنولوجيا في أوروبا يبلغ حوالي 9 في المئة، فيما تدفع شركات في قطاعات أخرى ضريبة بنسبة 23 في المئة. وتوسعي دول كثيرة للحد من تهرب شركات التكنولوجيا العابرة للحدود من الضرائب من خلال اتخاذ مقرات في ملاذات ضريبية تمنحها تسهيلات غير قانونية، الأمر الذي يقلص إيرادات

الاتحاد الأوروبي الاقتراح الأميركي "انفراجة" في هذه القضية التي أثارت جدلاً كبيراً وأخذت وقتاً طويلاً من المناقشات.

وفي حين اعتبر شولتز أنه "من الواقعي أن يكون هناك اتفاق عالمي على حد أدنى للضرائب على الشركات الكبرى"، وصف نظيره الفرنسي برونو لومير الأمر بأنه "حل وسط جيد".

وكان لومير قد قال في أبريل 2019 إن بلاده اقترحت على المفوضية الأوروبية تطبيق ضرائب على أي شركة تتجاوز عاداتها العالمية 750 مليون يورو وتتجاوز مبيعاتها في فرنسا 25 مليون يورو، والتي تمثل نحو 30 شركة.

ويقول المنقدون إن الشركات متعددة الجنسيات تستخدم كل الوسائل المتاحة لكي تحرك أرباحها حول العالم وتدفع عنها أقل ضرائب ممكنة. وهناك نقطة خلاف أخرى متكررة تتعلق بشركات الخدمات الرقمية والتكنولوجيا، والتي تدفع ضرائب قليلة في البلدان التي تعمل فيها.

والمؤكد أن قلق شركات وادي السيليكون سيتفاقم من الحملة الضريبية العالمية الجديدة لفرض ضريبة تجبرها على الالتزام بضوابط المنافسة وتجنب الاحتكار، وهي مبادرة تعكس الرغبة في إفتكك بعض الدول حصة من السوق الرقمية العالمية.

ومن المرجح أن يضمن الاتفاق الجديد دفع الشركات الرقمية الأميركية العملاقة المزيد من الضرائب في البلدان التي قامت فيها بالمبيعات.

اتضح أخيراً العلامات الأولى لحصار عمالقة التكنولوجيا ضريبياً بعد سنوات طويلة من المناقشات، حيث تتجه مجموعة الاقتصادات السبعة الكبرى إلى إبرام اتفاق يمهد الطريق أمام أكبر تغيير في الضرائب الدولية على الشركات متعددة الجنسيات منذ قرن، مما يحد بشدة من قدرتها على تحويل الأرباح ودفع رسوم منخفضة.

بروكسل/ واشنطن - اقتربت أكبر سبعة اقتصادات في العالم من إبرام اتفاق اعتبره خبراء مصرفياً بشأن فرض ضرائب على الشركات متعددة الجنسيات الكبرى، وخاصة العاملة في التكنولوجيا، ما يجعله أروية لعقد صفقة عالمية في وقت لاحق من العام تضع قواعد جديدة لفرض الرسوم.

ويشكل القرار انقلاباً جذرياً على الخلافات التي كانت قائمة بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة حول فرض ضرائب أكبر على عمالقة التكنولوجيا والتي استقطعت التهرب لسنوات من دفع رسوم حقيقية على أعمالها عبر المصنعات الرقمية.

وقالت صحيفة "فايننشال تايمز" الاثنين إن الاتفاق المزمع قد يتم نهائياً بحلول نهاية هذا الأسبوع بين بريطانيا والولايات المتحدة وألمانيا وفرنسا وكندا وإيطاليا واليابان، فيما تجري مفاوضات بشأن للمسات الأخيرة على النظام الضريبي الجديد.

ويأتي هذا الأمر بعد أن وافقت الولايات المتحدة على اتخاذ إجراءات أكثر صرامة مع الشركات الكبرى، واقتربت فرض 15 في المئة ضريبة في السابق دونالد ترامب الذي عارض ذلك بشدة خوفاً من أن يضر ذلك بموقف الشركات الأميركية التي تعمل على الصعيد العالمي.



برونو لومير
المقترح الأميركي بشأن فرض رسوم ضريبية مل وسطاً جيداً

وتتوج الخطوة مساراً كانت قد قادته فرنسا قبل عدة سنوات بمفردها لإقناع الدول الأوروبية بجسوى اتباع مثل هذه التدابير لتحقيق عائدات ضريبية عادلة من أعمال الشركات، وخاصة التكنولوجية منها، وفي مقدمتها أمازون وغوغل وفيسبوك.

واعتبر وزير المالية الألماني أولف شولتز خلال توجهه للحاصمة البرنغالية لشبونة لحضور اجتماع مع نظرائه في

أيرباص تدعم جناحها خفيف الوزن لتحافظ على تقدمها في سوق الطيران

ومع الإصدار الأكبر أي 321 وأي 320 الذي يزيد المبيعات في مكان لا يمكن أن يخدمه أكبر ماكس 10، اضطرت بوينغ إلى إعادة النظر في ما يقرب من عقد من التخطيط لخليفة لطائرة 757 والممر المزوج في طرازها 767.

ومع وجود الجناح الجديد في جيبيها الخلفي، يمكن لأيرباص أن تنتظر بوينغ لاتخاذ خطوة تم الرد بعد أن رأت ما تواجهه.

واستفادت إيرباص من الدروس القديمة حول الطائرة الأصغر حجماً أي 220، التي تم الحصول عليها من شركة بومباردييه، وهي الطائرة الوحيدة الحالية ذات البدن الضيق ذات الجناح المركب.

ووفقاً لتوسا يمكن لامتداد أي 321 استيعاب ما يصل إلى 4 صفوف إضافية وهذا من شأنه أن يعادل 24 مقعداً اقتصادياً إضافياً، أو يجعل التصميم المكون من فئتين أكثر عملية.

كما يمكن أن يوفر الجناح الجديد كليا أيضاً امتداداً كبيراً للمدى، ويحتمل أن يسمح بإعادة تحديد موقع معدات الهبوط لتناسب محركات أكثر كفاءة.

فيلتون في إنجلترا في عام 2015، إلا أنها اكتسبت أهمية جديدة في ضوء التطورات الأخيرة، وتصنع الشركة الأجنحة لجميع طائراتها في المملكة المتحدة وتنقلها بطائرات الشحن إلى خطوط التجميع النهائية في القارة.



ساسا توسا
نجاح الخطة سيعتمد على تمديد إنتاج عائلة أي 320 نيو

ومنح إيقاف تشغيل أحدث نسخة من طراز ماكس من بوينغ 737 بعد حادثين مميتين لشركة إيرباص مساحة للتنفس لمدة عامين تقريباً لتعزيز ما كان بالفعل يتقدم بفارق ضئيل على المجموعة الأميركية في سوق الطائرات قصيرة المدى المهم.

وبنفس القدر من الأهمية أكدت الأزمة أن 737 قد وصلت إلى أقصى حجم لها ومداهلها بعد أربعة أعوام من التطوير.

على حاله منذ طرح أي 320 في أواخر ثمانينات القرن الماضي. ويعتقد توسا أن التغيير "الجذري" لطائرة أي 320 بما في ذلك التعديلات لإيواء محركات أكبر سيكلف على الأرجح أكثر من 4 مليارات يورو (4.9 مليار دولار)، وهو ما يقل بكثير عن 15 مليار دولار إلى 20 مليار دولار لطائرة بوينغ الجديدة كلياً. وسيتم بناء الجناح المستقبلي لفترة أطول وأخف لتحسين الأداء الديناميكي الهوائي وكفاءة استهلاك الوقود، مع نطاق إضافي الذي يتطلب أطرافاً قابلة للطي للوصول إلى ابواب المطارات الحالية.

وتقول بارتريدج إن الجناح سيعتمد أيضاً على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج. وأوضح أن المشروع سينتهي في 2023، وستكون الخطوة التالية هي فصل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتماداً على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

ورغم أن إيرباص أطلقت برنامج الجناح بوحدها بمدينة

الإستراتيجية العام الماضي. وأظهرت وثائق أنها طلبت أفكاراً عن المحرك من شركة جنرال إلكتريك في ما يتعلق بطائرة فائقة ضيقة البدن من الجيل التالي.

وفي حين أن الأجنحة هي من بين أكثر القطع الهندسية تعقيداً على متن الطائرة، فإن التصميم من المعدن إلى التصميم المركب لا يزال يأتي بجزء بسيط فقط من تكلفة الطائرة الجديدة بالكامل، مع توفير وفورات كبيرة للمصنعين.

وقامت إيرباص ببعض التحسينات على الهيكل على مر السنين بإضافة أطراف الجناح التي تقلل من الدوامية الهوائية على سبيل المثال، لكن الجناح ظل إلى حد كبير

اللجوء للمجموعة الأوروبية المضي قدماً في طائرة جديدة بعد أن وصل هيكلها الضيق 737 إلى حدود التطوير. ونسبت وكالة بلومبرغ إلى المحلل في قطاع الطيران ساشا توسا قوله "سيكون التطبيق الأكثر إلحاحاً إذا قرروا (إيرباص) القيام بالتمديد النهائي لعائلة أي 320 نيو لأنهم قاموا بتنظيف الجناح كثيراً لكنهم لم يفعلوا أبداً إعادة جناح مناسب لتلك الطائرة".

وقالت مصادر مطلعة على خطط إيرباص إن المجموعة الأوروبية تقوم بالفعل بقياس اهتمام العملاء بامتداد أي 321 بعد مراجعة

الدول للمجموعة الأوروبية المضي قدماً في طائرة جديدة بعد أن وصل هيكلها الضيق 737 إلى حدود التطوير. ونسبت وكالة بلومبرغ إلى المحلل في قطاع الطيران ساشا توسا قوله "سيكون التطبيق الأكثر إلحاحاً إذا قرروا (إيرباص) القيام بالتمديد النهائي لعائلة أي 320 نيو لأنهم قاموا بتنظيف الجناح كثيراً لكنهم لم يفعلوا أبداً إعادة جناح مناسب لتلك الطائرة".

ويمنح نشر جناح خفيف الوزن جديد على نسخة مطورة من سلسلة أي 320، ما يسمح لأيرباص بجني المزيد من الكفاءات من أكبر طائراتها النفاثة ذات الممر الواحد. وسيكون لهذه الخطوة فائدة في إعطاء إيرباص استجابة سريعة إذا اختارت مجموعة بوينغ الأميركية المنافسة

