

شركات الطيران تقترب من توديع الوباء بعد خسائر قياسية

الاتحاد الدولي للنقل الجوي يرحب تعافي القطاع بحلول 2023 مع تسارع وتيرة تخفيف الإغلاق



نظرة متفائلة إلى مستقبل السفر

وسيرتفع إلى أكثر من 13 في المئة في 2022 وسط زيادة في الشحنات من إعادة التخزين في العالم والتحول إلى الشراء عبر الإنترنت. ويؤكد والش أن الشركات ستشترع في اتخاذ تدابير لدعم الأجور من الحكومات حتى تتعافى الرحلات في جميع أنحاء العالم على نطاق واسع، بالإضافة إلى الخطوات التنظيمية مثل تعليق استخدام المبادئ التوجيهية. ورغم أن الاتحاد يمثل 290 خطا جويا إلا أن عضويته تستثني عددا من شركات النقل منخفضة التكلفة، والتي من المتوقع أن تتعافى من تداعيات الكارثة بشكل سريع.

للمقارات، وهم طيران الإمارات والاتحاد للطيران والخطوط القطرية، سيواجهون عجزا قدره 4.6 مليار دولار. ومع ذلك قدم والش، الرئيس التنفيذي السابق لشركة الخطوط البريطانية أي.أي.جي، بعض التفاؤل لقادة شركات الطيران قائلا إن القطاع "تجاوز بكثير أعماق نقطة في الأزمة وإن الطريق إلى الانتعاش بات في الأفق". وتعتقد إياتا أن الرحلات الداخلية التي تستفيد من إلغاء القيود قد تعود مرة أخرى تقريبا إلى نطاقات الركاب السابقة للوباء في العام التالي. ويُعد الشحن الجوي مكانا لأمعا آخر، حيث سيكون الطلب هذا العام أعلى من نطاقات 2019 بنسبة 8 في المئة،

ومن بين مناطق العالم من المتوقع أن تعود شركات النقل فقط في أميركا الشمالية إلى الإيرادات في العام التالي، أي مع ما يقرب من 10 مليارات دولار.

200
مليار دولار خسائر مجمعة يتوقع
أن تكبدتها الشركات بنهاية هذا العام وذلك منذ تفشي الوباء

ووفقا لإياتا ستسجل شركات الطيران الأوروبية خسائر بنحو 9.2 مليار دولار، في حين أن مشغلي الشرق الأوسط الذين يعتمدون بشكل كبير على الطرق العابرة

تتسرع وتيرة أهدافها، حيث حددت هدفا لتحقيق انبعاثات صفرية على الإنترنت بحلول عام 2050. ومن المتوقع أن يرتفع عدد المسافرين من نطاقات ما قبل الجائحة هذا العام بنحو 40 في المئة على أن تصل إلى 61 في المئة العام المقبل عندما يجب أن يكون عدد المسافرين 3.4 مليار. ولدعم التعافي دعا والش الحكومات إلى تبسيط قيود السفر المعقدة والسماح لقضاء الإجازات بحرية بين المواقع الدولية. وقال إن "قيود السفر وفرت للحكومات الوقت للاستجابة في الأيام الأولى للوباء". وأضاف "بعد ما يقرب من عامين، لم يعد هذا الأساس المنطقي موجودا".

يقترب قطاع النقل الجوي بشكل متسارع للخروج من نفق أزمة هي الأقسى منذ 2009 نتيجة شلل الرحلات والنشاط السياحي إثر تفشي الجائحة، رغم أن التوقعات ترجح تسجيل الشركات لخسائر حتى 2022 قبل أن تبدأ بالتعافي في العام 2023 في حال لم تعترضها مشكلة عالمية جديدة.

بوسطن (الولايات المتحدة) – تصاعد منسوب التفاؤل لدى شركات الطيران في ظل ظهور بوادر بشأن ابتعادها بشكل تدريجي عن دائرة الركود الطويلة ما كبدها خسائر هي الأكبر منذ الأزمة المالية العالمية قبل 13 عاما. ويتوقع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) أن يشهد القطاع انخفاضا حادا في الخسائر العام المقبل مع اكتساب عمليات التعافي مختلفة الوتيرة من أزمة كورونا زخفا، لكنه عدل عن رفع توقعاته للحصيلة المالية التي تكبدها القطاع بسبب الجائحة في عامي 2020 و2021. وترجح التقديرات أن تتجاوز خسائر قطاع الطيران حول العالم من الجائحة 200 مليار دولار، حيث ستؤثر قيود الرحلات على الشركات والطلب طويل المدى حتى عام 2022.

ويلى والش
الناس لم يفقدوا الرغبة بالسفر لكن القيود وعدم اليقين متعاهما

وتقول إياتا إن شركات الطيران ستتكبد خسارة عالمية تراكمية قدرها 51.8 مليار دولار هذا العام وستواصل تسجيل النتائج السلبية في 2022 لكن بخسارة أقل تقدر بنحو 11.6 مليار دولار. وهذه التقديرات التي نشرت بمناسبة الاجتماع السنوي لإياتا في بوسطن بالولايات المتحدة الأتسني الماضي أكثر تشاؤما من تلك التي صدرت في أبريل الماضي عندما توقعت المنظمة خسارة قدرها 47.7 مليار دولار هذا العام. ورفع الاتحاد الخسائر التي تكبدتها الشركات في العام الماضي إلى 137.7 مليار دولار في مقابل 126.4 مليار دولار سابقا.

وتتفوق الخسائر المجمعة خلال الفاصل الزمني الذي تفشى فيه الوباء على ما يقرب من 9 سنوات من أرباح الشركات، والتي تستند في الغالب إلى أرقام إياتا.

وبينما بدأت الرحلات المحلية والإقليمية في الانتعاش، كان هناك

طيران الإمارات تدعم السيولة بتسهيلات ائتمانية جديدة

أكبر خسارة سنوية للشركة وثالث خسارة تسجلها على الإطلاق بعد خسائرها في 1987 – 1988 و 1985 – 1986، وهو أول عام لعملها". وأكدت الشركة أن الحكومة، المساهم الوحيد فيها، ستواصل دعم شركة الطيران التي حولت دبي إلى مركز سفر دولي رئيسي على مدى العقود الثلاثة الماضية. وتامل الإمارة الخليجية الصغيرة، مركز السياحة والأعمال في المنطقة، في أن يجذب معرض إكسبو 2020 العالمي الذي افتتح الجمعة الماضي الملايين من الزوار لمدة ستة أشهر مما قد يحرك نشاط طيران الإمارات بشكل أفضل.

750
مليون دولار ستحصل عليها
الشركة على شريحتين من بنك الإمارات دبي الوطني

وقال أحمد القاسم رئيس الخدمات المصرفية للشركات والمؤسسات في بنك الإمارات دبي الوطني إنه "في الوقت الذي تستعد فيه دبي لتكون أكبر مدينة من حيث عدد الزوار بحلول 2025، فإن البنك يتطلع إلى لعب دور في تحقيق هذا الهدف من خلال المزيد من هذه العمليات المهمة مع طيران الإمارات".

دبي – أبرمت طيران الإمارات الثلاثاء صفقة مع بنك الإمارات دبي الوطني، أكبر مصارف الإمارة، تحصل بموجبها شركة الطيران المملوكة لحكومة دبي على تسهيل ائتماني على شريحتين لأجل خمس سنوات بقيمة 750 مليون دولار. وذكر البنك في بيان أن "هذه الاتفاقية الهامة لا تزال بأسعار تنافسية وتمثل أول صفقة لطيران الإمارات كهيكل تمويل مدعوم بمبيعات وتهدف إلى تنوع مصادر السيولة لديها". وكانت حكومة دبي قد كلفت العام الماضي سبعة بنوك محلية بترتيب اتصالات مع مستثمرين قبل بيع محتمل لصكوك مقومة بالدولار لأجل 10 أعوام وسندات لأجل 30 عاما.

وتلقت طيران الإمارات دعما بقيمة 3.1 مليار دولار من حكومة دبي منذ بدء الجائحة. ويشمل ذلك 1.1 مليار دولار في يونيو الماضي عندما أعلنت عن خسارة 5.5 مليار دولار للسنة المنتهية في مارس الماضي، وهي أول خسارة سنوية لها منذ أكثر من ثلاثة عقود. وقال ممثل لطيران الإمارات لوكالة رويترز، لم تذكر هويته، إن "هذه كانت

التجارة العالمية تنمو بوتيرة تخالف التوقعات

الاقتصادات المتقدمة وظروف الاقتصاد الكلي والمالية الداعمة. ومع اقتراب المؤتمر الوزاري الثاني عشر للمنظمة والذي سيعقد من الثلاثين من نوفمبر وحتى الثالث من ديسمبر المقبلين، دعت إيواا الأعضاء إلى "إظهار الوحدة والاتفاق على رد قوي من المنظمة على الوباء من شأنه أن يضع الأسس لإنتاج أسرع للقاحات وتوزيع أكثر عدلا".

نفوزي أوكونغو إيواا
نتوقع انتعاشا بواقع 10.8 في المئة بعد تراجع بنحو 5.3 في المئة

وأضافت "من الضروري الحفاظ على الانتعاش الاقتصادي العالمي. سياسة التطعيم هي بالفعل سياسة اقتصادية وتجارية مهمة".

وبناء على اقتراح من الهند وجنوب أفريقيا، تجري منظمة التجارة العالمية مفاوضات منذ 2020 بشأن إعفاء اللقاحات وغيرها من العلاجات المضادة لفايروس كورونا من حقوق الملكية الفكرية لتسهيل الحصول عليها. وهذا المبدأ الذي تدعمه منظمة الصحة العالمية والمنظمات غير الحكومية، تعارضه مجموعات الأدوية العملاقة وبعض الدول الأوروبية التي تؤكد أن إبرام اتفاقات بين المؤسسات يمكن ويتزايد بما في ذلك في أفريقيا. واعترفت إيواا بأنه "موضوع صعب"، لكنها أضافت "نأمل أن نتمكن من التوصل إلى حل وسط معقول بشأن مسألة الملكية الفكرية ونأمل أن يكون هناك حل عملي يلقي قبول الطرفين".

يكون لها تأثير كبير على الشركات العالمية. وتقول المنظمة إن التوقعات الحالية قريبة من السيناريو المتفائل الذي ورد في آخر التقديرات التجارية، إلا أن احتمالات سيناريو تشاؤمي تسود الآن، خاصة بسبب التوتر في سلاسل التوريد العالمية واحتمال عودة الوباء، حيث يشير خبراء منظمة إلى بلوغ التضخم ذروات متوقعة.

وبالإضافة إلى هذه المخاطر تشعر المنظمة بقلق من التفاوت الحاد في نمو التجارة بين منطقة وأخرى. ويبدو خصوصا أن مناطق الشرق الأوسط وأميركا الجنوبية وأفريقيا تتجه نحو أضعف انتعاش على صعيد التصدير. وقالت إيواا إن "الأرقام التجارية هي أحدث دليل على أن عدم المساواة في الحصول على اللقاحات يؤدي إلى تفاقم الاختلافات الاقتصادية بين المناطق".

وتم إنتاج وإعطاء أكثر من ستة مليارات جرعة من اللقاحات المضادة لكوفيد – 19 في جميع أنحاء العالم. لكن إيواا عبرت عن أسفها لأنه لم يتم حتى الآن تطعيم أكثر من 1.4 في المئة من السكان في البلدان ذات الدخل المنخفض، مقابل 58 في المئة في الدول الغنية. وفي مايو الماضي، توقع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أونكتاد) ارتفاع معدل نمو التجارة العالمية من حيث القيمة بنسبة 16 في المئة خلال 2021 بمقارنة سنوية، لكن ذلك تعتمد على الحد من القيود المرتبطة بالجائحة. وذكر خبراء أونكتاد في تقرير حينها أن التوقعات تعتمد على الاتجاه الإيجابي المستمر في أسعار السلع الأساسية وحزمة التحفيز المالي من

"يمكننا أن نتوقع انتعاشا كبيرا نظرا لحجم التراجع التجاري الذي واكب بداية وباء كوفيد – 19 في 2020، عندما تقلص حجم التجارة العالمية للبضائع بنسبة 5.3 في المئة". وتعرض الاقتصاد العالمي لهزة كبيرة خلال 2020، والذي شهد الإغلاق الكبير وتوقف الإمدادات العالمية بسبب مخاوف الإصابة بفايروس كورونا، مما ألقى بتصنيفات ائتمانية سلبية على الشركات حول العالم.

ويتوقع خبراء المنظمة أن يعود هذا النمو إلى المعدلات المعتادة مع استئناف تجارة السلع للمسار الذي كانت عليه قبل الجائحة. ومع ذلك رأوا أن القضايا المتعلقة بالعرض مثل نقص أشباه الموصلات والتراكم في الموانئ يمكن أن تضغط على سلاسل التوريد وتؤثر على التجارة في بعض القطاعات لكن لا يتوقع أن



التعافي مسألة وقت