

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.

وقد أوقعت بوينغ في 2019 اتفاقاً مع طيران الإمارات لتسليم أول طائرة 777 إكس، أكبر طائرة ذات محركين في العالم، وأكدت حينها أن التحديات تتعلق بالمحرك التوربيني الجديد جي إي 9 إكس من جنرال إلكتريك.

وقال تيم كلارك - لوج 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 إعطائك رقماً، ولا يمكنهم إعطائك تاريخاً لتسجيل طائرة، فأنت تعلم أنك تتحرك نحو تاريخ أبعد، وغالباً ما يصل الأمر إلى 18 شهراً".

وأضاف "هناك مشكلات في تلك الطائرة. لسنا متأكداً 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.

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

وقد أوقعت بوينغ في 2019 اتفاقاً مع طيران الإمارات لتسليم أول طائرة 777 إكس، أكبر طائرة ذات محركين في العالم، وأكدت حينها أن التحديات تتعلق بالمحرك التوربيني الجديد جي إي 9 إكس من جنرال إلكتريك.

وقال تيم كلارك - لوج 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 إعطائك رقماً، ولا يمكنهم إعطائك تاريخاً لتسجيل طائرة، فأنت تعلم أنك تتحرك نحو تاريخ أبعد، وغالباً ما يصل الأمر إلى 18 شهراً".

وأضاف "هناك مشكلات في تلك الطائرة. لسنا متأكداً 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.

مجموعة السبع تحسم أمر ترويض عمالقة التكنولوجيا ضريبياً

اتفاق مرتقب يمهد لأكبر تغيير في الضرائب الدولية منذ قرن



تحت الرقابة المشددة

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

والاتحاد الأوروبي الاقتراح الأمريكي "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 لويمير الأمر بأنه "حل وسط جيد".

وكان لويمير 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 المنفذون 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.

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

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

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 على الشركات الأمريكية التي تتجاوز مبيعاتها في فرنسا 25 مليون يورو، والتي تمثل نحو 30 شركة.

ويقول المنفذون 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 على الشركات الأمريكية التي تتجاوز مبيعاتها في فرنسا 25 مليون يورو، والتي تمثل نحو 30 شركة.

ويقول المنفذون 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.



تيم كلارك
التأخيرات تعني أن
طيران الإمارات ليست
لديها رؤية واضحة

وقال تيم كلارك - لوج 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 إعطائك رقماً، ولا يمكنهم إعطائك تاريخاً لتسجيل طائرة، فأنت تعلم أنك تتحرك نحو تاريخ أبعد، وغالباً ما يصل الأمر إلى 18 شهراً".

وأضاف "هناك مشكلات في تلك الطائرة. لسنا متأكداً 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.

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

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

بوينغ 777 إكس

أحدث سلسلة من طائرات المسافات الطويلة

المحرك «جي إي 9 إكس» المحرك الأقل ضجيجاً والأكثر كفاءة في استهلاك الوقود الذي أنتجته «جنرال إلكتريك» حتى الآن

يستهلك كمية وقود أقل بنسبة 10% من محرك 777 الحالي

قمة جناح قابلة للطيران

بائع الجناح

نوافذ أكبر من الموجودة في طائرات بوينغ 777

تستطيع استخدام ابواب المطار نفسها كالتي تستخدمها الطائرات الأصغر

السعر: 4105 مليون / 4425 مليون
المدى: 13 500 كلم / 16 170 كلم

الركاب: 426/384

التصميم: ممران

المصدر: بوينغ/جنرال إلكتريك

والاتحاد الأوروبي الاقتراح الأمريكي "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 لويمير الأمر بأنه "حل وسط جيد".

وكان لويمير 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 المنفذون 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.

وتتوج الخطوة مساراً كانت قد قادته فرنسا قبل عدة سنوات بمفردتها لإقناع الدول الأوروبية بجسوى اتباع مثل هذه التدابير لتحقيق عائدات ضريبية عادلة من أعمال الشركات، وخاصة التكنولوجيا 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

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.

وقال ساشا توسا - نجاخ الخطة سيعتمد على تمديد إنتاج عائلة أي 320 نيو

ومنح إيقاف تشغيل أحدث نسخة من طراز ماكس من بوينغ 737 بعد حادثين مميتين لشركة أيرباص 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 وأنحف لتحسين الأداء الديناميكي الهوائي وكفاءة استهلاك الوقود، مع نطاق إضافي الذي يتطلب أطرافاً قابلة للطيران للوصول إلى ابواب المطارات الحالية.

وتقول بارتريدج إن الجناح سيعتمد أيضاً على زيادة الأمتعة 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 أيرباص أطلقت برنامج الجناح بوحدها بمدينة

اللدود 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 قررنا (أيرباص) 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 أيرباص إن المجموعة الأوروبية تقوم بالفعل بقياس اهتمام العملاء بامتداد أي 321 بعد مراجعة

اللدود 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 قررنا (أيرباص) 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 أيرباص إن المجموعة الأوروبية تقوم بالفعل بقياس اهتمام العملاء بامتداد أي 321 بعد مراجعة

ويعتمد ساشا توسا - نجاخ الخطة سيعتمد على تمديد إنتاج عائلة أي 320 نيو

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

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.

وقال ساشا توسا - نجاخ الخطة سيعتمد على تمديد إنتاج عائلة أي 320 نيو

ومنح إيقاف تشغيل أحدث نسخة من طراز ماكس من بوينغ 737 بعد حادثين مميتين لشركة أيرباص 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.

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.

وقال ساشا توسا - نجاخ الخطة سيعتمد على تمديد إنتاج عائلة أي 320 نيو

ومنح إيقاف تشغيل أحدث نسخة من طراز ماكس من بوينغ 737 بعد حادثين مميتين لشركة أيرباص 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.

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.

وقال ساشا توسا - نجاخ الخطة سيعتمد على تمديد إنتاج عائلة أي 320 نيو

ومنح إيقاف تشغيل أحدث نسخة من طراز ماكس من بوينغ 737 بعد حادثين مميتين لشركة أيرباص 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.

