



راه نجات فوتبال پس از کرونا

مصالحه با شرکت های هوایی!

اضافه می‌کند. این شرکت در سال ۲۰۱۸ نیز با قراردادی ۴۰ میلیون پوندی در هر فصل با آرسنال به توافق رسید. البته مسئولان این شرکت در خاک فرانسه مشتری صاحب‌نامی همچون پاری سن ژرمن را از دست دادند اما از فصل آینده با درج نام خود روی پیراهن لیون در سرزمین عشاق خودنمایی خواهند کرد؛ توافقی که برای شرکت اماراتی ۲۰ میلیون یورو در هر فصل خرج خواهد داشت. شاید بپرسید با توجه به تمامی موارد فوق، آیا شرکت‌ها مجبور به توقف حمایت‌های مالی خود از باشگاه‌های فوتبال خواهند شد؟ اجازه دهید خیال شما را راحت کنیم؛ این احتمال به چند دلیل بسیار بعید به نظر می‌رسد! اول اینکه شرکت‌ها در میانه قرارداد خود هستند و نمی‌توانند از انجام آن چشم‌پوشش. برای مثال توافق میان خطوط هوایی امارات و آرسنال تا فصل ۲۴-۲۰۲۳ اعتبار دارد. از قرارداد خطوط هوایی قطر با باشگاه رم نیز همچنان یک سال باقی‌مانده، در نتیجه باشگاه‌ها و هواداران‌شان نباید درخصوص فسخ قرارداد در این فصل و فصل پیش‌رو نگرانی به دل خود راه دهند. با این وجود نباید از دیدن حقیقت فرار کرد؛ شرکت‌های هوایی در این مقطع به هیچ‌عنوان در شرایطی نیستند که بتوانند به بندبند توافق‌شان بی‌کسر و کاست پایبند بمانند. در این صورت تنها گزینه پیش‌رو، توافق مجدد طرفین خواهد بود. چاره‌ای جز این وجود ندارد.

سرمایه‌گذاری سنگین شرکت‌های هوایی در ورزش از لحاظ مالی بسیار بالا بوده و قطعاً هیچ باشگاهی مایل به بی‌رنگ شدن این حضور نیست. به خطوط هوایی «امارات» نگاه کنید؛ شرکتی که سرمایه‌ای ۶ میلیارد دلاری و حمایت دولت را در جیب خود می‌بیند. فرودگاه‌های این شرکت اغلب رابط اروپا به آسیا و آفریقا هستند و حالا با افزایش اهمیت توریزم از سوی کشورهای منطقه، به یکی از گزینه‌های جذاب جهت امضای قراردادهای تجاری جدید تبدیل شده‌اند. برای نمونه کشور عربستان برای سال ۲۰۳۰ هدف میزبانی از ۱۰۰ میلیون توریست در هر سال را مشخص کرده و برای تحقق این امر به یک خط هوایی خوب نیاز دارد تا به دیگر کشورها دسترسی راحت داشته باشد. ضمن اینکه قطر به‌عنوان میزبان رقابت‌های جام جهانی ۲۰۲۲، برنامه‌ای ویژه برای «Qatar Airways» آماده کرده و قصد معرفی هواپیماهای لوکس بسیار پیشرفته را دارد. بحرین نیز همه‌ساله با میزبانی از رقابت‌های فرمول یک و به کمک بهره‌مندی از شرکت‌های هوایی قطر و امارات، مسافران زیادی را از تمام نقاط جهان به کشورش وارد می‌کند. بنابراین کاملاً منطقی به نظر می‌رسد که باشگاه‌های فوتبال در این مقطع با چنین شرکت‌های سودآوری مصالحه کنند تا ارتباط‌شان همچون گذشته تنگاتنگ باقی بماند.

از شرکت‌های هوایی را داده و سران کشور فرانسه نیز در همین راستا برای حمایت از «ایرفرانس» مشغول تهیه برنامه‌ای قابل قبول و کارآمد هستند.

خطوط هواپیمایی حاشیه خلیج فارس در قبال بحران ناشی از «کووید-۱۹» بیشتر از سایر خطوط هوایی متضرر شده‌اند. از یادآوری این حقیقت غافل نشوید که از ماه مارس تمام خطوط هواپیمایی که در تبلیغات ورزشی هم دخیل بودند، از جمله خطوط هواپیمایی «امارات»، «اتحاد» و «قطر» به توقف کامل رسیده‌اند. طبق اولین نتیجه‌گیری از گزارش سازمان اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی، ضرر شرکت‌های هوایی منطقه خلیج فارس تنها در هفته نخست از مرز ۶ میلیارد دلار عبور کرد؛ رقمی که به‌طور قطع در این مقطع با توجه به گسترش تعهدات مالی آنها به باشگاه‌ها و تعطیلی پروازها، به مراتب بیشتر شده است.

این در حالی است که برخی از این شرکت‌ها حتی پیش از شیوع کرونا هم با مشکلاتی دست‌وپنجه نرم می‌کردند. به‌عنوان مثال بحران سیاسی میان قطر و کشورهای همسایه‌اش، به شرکت هوایی قطر از سال ۲۰۱۷ تاکنون مبلغی در حدود ۶۰۰ میلیون دلار ضرر زده است. با توجه به این زخم قدیمی التیام‌نیافته، این شرکت اکنون برای نجات از بحران کرونا با شرایطی بحرانی روبه‌رو شده. «اکبر الباکر» رئیس این شرکت در ماه مارس در مصاحبه با «رویترز» در این خصوص گفت: «قطعا کارمان به ملاقات با دولتمردان می‌رسد. شرایط خوب نیست و بدون حمایت دولت قادر به تداوم حیات نخواهیم بود.» در امارات نیز «شیخ حمدان بن محمد بن راشد آل مکتوم» در مصاحبه شخصی‌اش در شبکه اجتماعی توئیتر از تزریق سرمایه مجدد به خطوط «Emirates» خبر داد.

پرسش کلیدی و میلیون دلاری اکنون این است که در چنین شرایطی آیا این شرکت‌ها قادر به حفظ حمایت‌های مالی و انجام تعهدات اسپانسرینگ خود خواهند بود؟ پرسشی که پاسخ‌دهی به آن، کارشناسان را به تکیاومی اندازد، خصوصاً آنکه این خطوط هوایی در فصول اخیر در اسپانسرینگ هزینه سنگینی کرده‌اند و به منبع اصلی درآمد بسیار از باشگاه‌های بزرگ اروپایی تبدیل شده‌اند. برای مثال شرکت هواپیمایی قطر پس از اسپانسرینگ باشگاه بارسلونا، به حامی مالی اصلی باشگاه رم هم تبدیل شد و برای هر فصل حضور روی پیراهن گرگ‌ها، ۱۳ میلیون یورو می‌پردازد. خطوط هوایی اتحاد هم با منجسترسیتی توافق نام‌گذاری و تبلیغاتی به ارزش ۶۰ میلیون پوند در هر فصل دارد، ضمن اینکه مهم‌ترین قرارداد تبلیغاتی سالیان اخیر نیز به توافق میان باشگاه رئال مادرید و هواپیمایی امارات مربوط می‌شود؛ توافقی که هر فصل ۶۵ میلیون یورو به دارایی کهکشانی‌ها



ترجمه: نوید صراف
Navid Saraf

در حالی که ارگان‌های ورزشی نگران تغییرات و کاهش درآمدهای خود از بخش اسپانسرینگ در فصول آینده هستند، تردیدهایی بسیار عمیق درخصوص انجام تعهدات سرمایه‌گذاران فعلی وجود دارد. اسپانسرهایی که قراردادهای‌شان هنوز به پایان نرسیده، با توجه به بحران مالی فراگیر ناشی از شیوع ویروس کرونا شاید دیگر قادر به اجرای تمام بندهای موجود در توافق‌نامه‌های خود نباشند. به‌عنوان مثال خطوط هواپیمایی کشورهای حوزه خلیج فارس که در سال‌های اخیر هزینه سنگینی را در ورزش و اسپانسرینگ صرف کرده‌اند، شاید درخواست بازنگری در قراردادهای فعلی خود را به باشگاه‌های طرف قراردادشان ارائه دهند. مرزها برای مدت طولانی بسته شده و قرنطینه در بیشتر نقاط جهان ادامه داشته. این شرایط به‌معنای توقف فعالیت‌های بزرگترین شرکت‌های هواپیمایی جهان از ماه مارس است؛ شرکت‌هایی که در ماه‌های اخیر در نبود مسافر و کاهش استقبال از سفرهای تفریحی، با رکودی بی‌سابقه مواجه شده و چاره‌ای جز جلب رضایت سهامداران خود ندارند، پس طبیعی است که در وهله نخست خواستار تجدیدنظر در قراردادهای جاری‌شان شوند.

با این وجود چنین تعلیق حساب‌نشده‌ای حتی در صورت بازنگری قراردادهای اسپانسرینگ، مشخصاً برای خطوط هواپیمایی پرمسافر پیامدهای سنگینی خواهد داشت. طبق گزارش جدید منتشره از سوی اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی، بحران «کووید-۱۹» ضرری ۲۵۲ میلیارد دلاری به این صنعت وارد کرده و از این رو است که سازمان‌های هوایی از دولت‌ها خواهان حمایت اقتصادی هستند تا از ورشکستگی در امان بمانند.

دولت «دونالد ترامپ» در آمریکا در روزهای اخیر در برنامه‌ای از پروژه‌ای رونمایی کرده که طی آن در حدود ۵۰ میلیارد دلار به شرکت‌های هوایی کمک خواهد شد. نیمی از این مبلغ به‌عنوان یارانه مستقیم به شرکت‌های اصلی تزریق می‌شود، ضمن اینکه دولت تضمین داده و ام‌هایی تا سقف ۲۵ میلیارد یورو هم به این شرکت‌ها اعطای کند. در قاره سبز، اتحادیه اروپا به دولت‌ها چراغ سبز حمایتی

