



أخبار

رقم: 15

خفض التوقعات إلى 8.6 مليار دولار

- ارتفاع أسعار النفط يخفض أرباح شركات الطيران بنسبة 50 في المئة -

3 مارس 2011 - جنيف - قام الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) بخفض توقعاته لصناعة الطيران للعام الجاري 2011 إلى 8.6 مليار دولار من 9.1 مليار دولار التي كان قد أعلن عنها في شهر ديسمبر/ كانون الثاني من العام الماضي 2010. ويعادل ذلك انخفاضاً بنسبة 46 في المئة في صافي الأرباح مقارنة مع 16 مليار دولار (المنقحة من 15.1 مليار دولار)، التي حققتها هذه الصناعة في العام 2010. أما بالنسبة إلى عائدات صناعة المتوقعة بمقدار 594 مليار دولار، فإن الأرباح المقدرة للعام 2011 عند مستوى 8.6 مليار دولار، فإنها تعادل هامش أرباح صافية بنسبة 1.4 في المئة.

وقال جيوفاني بيسيناني، المدير العام والمدير التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا": "إن حالة الاضطراب السياسي التي تحتاج منطقة الشرق الأوسط قد أدت إلى ارتفاع أسعار النفط فوق مستوى 100 دولار للبرميل الواحد. ويعتبر هذا المستوى أعلى بكثير من التقديرات بمستوى 84 دولاراً للبرميل التي كانت مفترضة في شهر ديسمبر/ كانون الأول. وفي الوقت نفسه، يتوقع في الوقت الراهن أن ينمو الاقتصاد العالمي بنسبة 3.1 في المئة هذا العام، أي ما يعني زيادة نصف نقطة مئوية كاملة مما كان متوقفاً قبل ثلاثة أشهر فقط. لكن العائدات الأقوى لا تسهم سوى في تعويض جزئي في مشكلة ارتفاع التكاليف. وسيتم خفض الأرباح إلى النصف مقارنة مع العام الماضي والهوامش المثيرة للشفقة البالغة 1.4 في المئة".

ومن أبرز ما اشتملت عليه هذه التوقعات ما يلي:

الوقود: عمد الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا" في العام 2011 إلى رفع الافتراضات المتعلقة بمتوسط سعر النفط إلى 96 دولاراً للبرميل الواحد من النفط (خام برنت) مع أن التقديرات المفترضة السابقة كانت عند مستوى 84 دولاراً للبرميل في شهر ديسمبر/ كانون الأول من العام الماضي، وجاءت هذه الخطوة تماشياً مع توقعات السوق. وفضلاً عن تأثير التحوط على الوقود، وهو ما يقرب من 50 في المئة من الاستهلاك المتوقع، سيؤدي هذا إلى زيادة فاتورة الوقود التي تتحملها الصناعة بمعدل 10 مليارات دولار إلى ما مجموعه 166 مليار دولار. وبالمقارنة مع

المستويات السائدة في العام 2010، فقد بات من المتوقع الآن أن ترتفع أسعار النفط بنسبة 20 في المئة خلال العام الجاري 2011. ويقدر في الوقت الراهن أن تمثل تكاليف الوقود ما نسبته 29 في المئة من إجمالي تكاليف التشغيل (صعوداً من 26 في المئة من العام 2010).

وتوفر الاقتصادات المتنامية الفرصة لشركات الطيران لاستعادة بعض هذه التكاليف الإضافية من خلال الإيرادات الإضافية. وعلى سبيل المثال، فإنه منذ أوائل العام 2009، فقد أدى ارتفاع أسعار النفط إلى إضافة 25 في المئة إلى تكاليف الوحدات، في حين ارتفع متوسط الأسعار (باستثناء الرسوم الإضافية) بنسبة 20 في المئة. لكن في العام 2011، لا يمكن توقع تحقيق إيرادات أعلى أو أن تكون عند المستوى الكافي للحيلولة دون أن يتسبب ارتفاع أسعار النفط في تقليص الأرباح بنسبة 46 في المئة من المستويات التي كانت عليها في العام 2010.

الطلب: إن الزيادة في توقعات إجمالي الناتج المحلي العالمي إلى 3.1 في المئة (من 2.6 في المئة في شهر ديسمبر/ كانون الأول الفائت) يبشر بالخير بالنسبة إلى استمرار الطلب القوي على النقل الجوي. وتماشياً مع هذه النظرة، قام الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا" بتقيح توقعاته لنمو الطلب من جانب الركاب إلى 5.6 في المئة (من 5.2 في المئة)، إضافة إلى توقعاته لنمو حركة الشحن إلى 6.1 في المئة (مقابل 5.5 في المئة). ولشكل عام، فإن هذا سيحقق توسعاً بنسبة 5.7 في المئة في معدلات حمولة الشحن الجوي.

القدرة الاستيعابية: تشير جداول الرحلات لشركات الطيران إلى وجود زيادة القدرة الاستيعابية بنسبة 6 في المئة، أي أنها أدنى بقليل من النسبة المتوقعة سابقاً والبالغة 6.1 في المئة. ومن هذه الزيادة، سيأتي 5 في المئة بعد أن يتم إدخال 1400 طائرة جديدة إلى أساطيل الشركات خلال العام الجاري 2011. ومن المتوقع أن يتحقق ما نسبته 1 في المئة من القدرات الإضافية غير المستغلة بعد إعادة ترتيب أسطول الطائرات ذات الممرين.

العوائد: مع الزيادة المتوقعة في القدرة الاستيعابية التي يترفع بنسبة 6 في المئة في العام 2011، وتحسن الطلب بنسبة 5.7 في المئة، ستكون الفجوة بمقدار 0.3 نقطة مئوية. وأدى هذا إلى تضيق الفجوة السابقة التي كانت 0.8 نقطة مئوية. وبينما كان هناك بعض الضعف في معدل إشغال المقاعد أو حمولة الركاب، إلا أنه ظل اعتباراً من مطلع شهر يناير/ كانون الثاني قرب مستوياته القياسية البالغة 77.7 في المئة والمعدلة موسمياً. كما بقيت عوامل حمولة الشحن مرتفعة مقارنة مع القمم الدورية السابقة. ووفرت هذه الظروف المتشددة للعرض والطلب إلى إفساح المجال لإدخال تحسينات في العوائد. ومن المتوقع أن تتحسن عوائد الركاب وأن تحقق نمواً بنسبة 1.5 في المئة (أي زيادة عن التوقعات السابقة بنسبة 0.5 في المئة)، وتحسن عائدات الشحن بنسبة 1.9 في المئة (مقارنة مع التوقعات السابقة التي لم تكشف عن أي نمو).

السفر على الدرجتين الأولى ورجال الأعمال: تعتبر حركة السفر على متن الدرجتين الأولى ورجال الأعمال مساهماً مهماً من ربحية شبكات شركات الطيران. كما تعدّ ثقة مديري المشتريات مؤشراً رئيسياً على سفر رجال الأعمال. وفي شهر يناير/ كانون الثاني، وصل مؤشر مديري المشتريات لدى "جيه بيه مورغان/ ماركيت" JP Morgan I Markit إلى مستوى قياسي. وعلاوة على ذلك، ستتواصل التقارير التجارية القوية في نهاية العام 2010 إضافة إلى توسعة التجارة العالمية، الأمر الذي يساعد على دفع السفر للأغراض تجارية في العام 2011، وإن كان ذلك بوتيرة أبطأ مما شهدناه خلال حقبة الانتعاش بعد أزمة الركود في العام 2010.

المخاطر: إن الارتفاع المتواصل في أسعار النفط يشكل تحدياً دائماً لأرباح شركات الطيران. وإذا كانت هذه التحديات مصحوبة بالنمو القوي في الاقتصادات والتجارة العالمية عموماً، سيكون بمقدور شركات الطيران أن تحظى بفرصة السيطرة على الأسعار وتعويض ارتفاع تكاليف الوقود. لكن إذا كان ارتفاع أسعار الطاقة يؤدي إلى كبح النمو الاقتصادي العالمي، سيكون هناك خطر الهبوط القوي لهذه التوقعات. ومع ارتفاع أسعار النفط التي تأججت نيرانها في الوقت الحالي في ظل التكهّنات حول الأحداث السياسية الجارية في منطقة الشرق الأوسط بدلاً من تعزيز النمو الاقتصادي، فإن هذا سيكون أحد العوامل السلبية الرئيسية.

وقال بيسناني: "تحاول الصناعة في هذا العام تحقيق التوازن مع أنه تبدو وكأنها تسير على حبل محكم رقيق جداً من هامش الأرباح البالغ 1.4 في المئة. إن هذه تعد واحدة من المشاكل الهيكلية التي واجهتها هذه الصناعة مع هامش وصل في المتوسط إلى 0.1 في المئة على مدى العقود الأربعة الماضية. وهناك حاجز رقيق للغاية يوفر الحماية لهذه الصناعة حتى تتمكن من الحفاظ على توازنها كي تمتص الصدمات. ويمثل النفط في الوقت الراهن الخطر الأكبر. وإذا ما أدى ارتفاعه إلى كبح التوسع الاقتصادي العالمي، ستندهور التوقعات بسرعة كبيرة".

وسلط الاتحاد الدولي للنقل الجوي الضوء أيضاً على خطر زيادة الضرائب، لا سيما في الأسواق الترفيهية الحساسة للأسعار. وفي العام 2010، شهدت الصناعة فرض ضرائب جديدة وزيادة في حدود تتراوح من 3 إلى 5 في المئة من أسعار التذاكر في ألمانيا والمملكة المتحدة والنمسا. وفي الأونة الأخيرة، انضمت آيسلندا والهند وجنوب أفريقيا مع وجود خطط لفرض ضرائب إضافية. ويختتم بيسناني حديثه بالقول: "إن هذه الصناعة حساسة جداً لمسألة الأسعار. ويتمتع قطاع الطيران بالقدرة على تحفيز الاقتصاد. لكن هذه القدرة تعرضت للخطر عن طريق إضافة الضرائب في وقت تكافح فيه للتعامل مع ارتفاع أسعار الوقود والحفاظ على هوامش متدنية جداً".

وتتمثل أبرز الملامح الإقليمية في ما يلي:

من المتوقع أن تتمكن شركات الطيران في منطقة الشرق الأوسط العودة إلى تحقيق الأرباح بمستوى قد يصل إلى 700 مليون دولار. وهذا هو أفضل بكثير من التوقعات السابقة التي كانت تشير إلى 400 مليون دولار، ولكن في الوقت ذاته تقل عن 1.1 مليار دولار الأرباح حققتها هذه المنطقة في العام الماضي 2010. ومن المتوقع أن تترك حالة عدم الاستقرار السياسي في المنطقة في مصر وتونس وليبيا إلى ترك تأثير ملحوظ، لا سيما وأن هذه الدول تستحوذ مجتمعة على ما نسبته 20 في المئة تقريباً من حركة الركاب في المنطقة. لكن يمكن أن يتوازن ذلك من خلال منطقة الخليج التي تستفيد من النشاط الاقتصادي المرتبط بأسعار النفط المرتفعة، والتي لا تزال محطات للفوز بحصة سوق الرحلات الطويلة المسافة. كما تحسنت معدلات إشغال المقاعد بشكل ملحوظ لهذه الشركات، وتعمل على إضافة المزيد القدرات الاستيعابية الجديدة بوتيرة أبطأ من زيادة الطلب.

***** النهاية *****

للمزيد من المعلومات، يرجى الاتصال مع الجهة التالية:

أنطوني كونسيل

مدير الاتصال المؤسسي

هاتف: +41 22 770 2967

البريد الإلكتروني: corpcomms@iata.org

ملاحظات إلى المحررين

- يمثل الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا" 230 شركة طيران تشكل مع بعضها 93 في المئة من الحركة الجوية العالمية المنتظمة.
- يمكنكم متابعتنا من خلال الرابط: <http://twitter.com/iata2press> للحصول على الأخبار، وخصوصاً تلك الموجهة إلى وسائل الإعلام.

###