



أخبار

الرقم: 42

## الاقتصاد الضعيف يؤدي إلى أرباح ضعيفة

- العام المقبل 2012 يبدو أكثر صعوبة -

**[20 سبتمبر/ أيلول 2011 - (سنغافورة)]** - أعلن الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) عن تحديث توقعاته المتعلقة بأرباح هذه الصناعة لتصل إلى 6.9 مليار دولار (أي بزيادة من 4.0 مليار دولار مقارنة مع توقعاته التي أعلن عنها في شهر يونيو/ حزيران الفائت). وأكد الاتحاد الدولي للنقل الجوي أنه على الرغم من التحسينات، إلا أن الربحية في هذه المستويات لا تزال ضعيفة بشكل استثنائي (حيث تصل إلى 1.2 في المئة كهامش صافٍ) من الإيرادات الإجمالية لهذه الصناعة والتي تصل إلى 594 مليار دولار.

وفي مستهل توقعاته للعام المقبل 2012 والتي يكشف عنها للمرة الأولى، يتوقع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) أن تنخفض الأرباح لتصل إلى 4.9 مليار دولار من إجمالي الإيرادات للعام المقبل والمتوقع لها أن تصل إلى 632 مليار دولار، ما يعني أنها ستحقق هامشاً صافياً مقداره 0.8 في المئة فقط.

وقال توني تايلر المدير العام والرئيس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا): "ستتمكن شركات الطيران من تحقيق مستوى أعلى من الأرباح قد يفوق بقليل ما كنا نتوقعه للعام الجاري 2011. ويعتبر هذا بحد ذاته خبراً ساراً. وعلى الرغم من الرياح المعاكسة القوية المتمثلة في ارتفاع أسعار النفط وانعدام الاستقرار الاقتصادي، فإن ذلك يمثل إنجازاً كبيراً". وأضاف تايلر: "مع ذلك يجب علينا أن نحافظ على التحسن ليبقى من الأولويات التي توضع في الحسبان. كما أن التحسن في الأرباح بقيمة 2.9 مليار دولار يساوي نصف في المئة من العائدات، لكن الهامش بمقدار 1.2 في المئة يبقى ضئيلاً. وتخوض شركات الطيران منافسة محتدمة في بيئة صعبة للغاية. وسيكون العام المقبل 2012 أكثر صعوبة".

ويقوم الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) ببناء توقعاته استناداً إلى نمو الناتج المحلي الإجمالي في جميع أنحاء العالم، والمتوقع له أن يصل 2.5 في المئة خلال العام 2011 والذي يتوقع له أن ينخفض إلى 2.4 في المئة للعام 2012. ويرتبط الأداء المالي لشركات الطيران ارتباطاً وثيقاً مع صحة اقتصادات العالم. وكلما تباطأ نمو الناتج المحلي الإجمالي دون مستوى 2.0 في المئة، ستكون

صناعة الطيران عرضة للخسائر المالية. وأضاف تايلر في هذا الصدد: "إننا سنغلق عند هذا المستوى على الأقل خلال العام 2012، ما يعني أن الصناعة أصبحت هشّة، كما يعني ذلك أيضاً أن التعرض لأي صدمة يمكن أن تصل بنا إلى حافة الخطر في المنطقة الحمراء".

## أبرز التوقعات للعام الجاري 2011

**المسافرون:** لقد كان الطلب من جانب الركاب أقوى مما كان متوقعاً خلال الأفق الاقتصادي المشحون بالنشؤم. وتقف التوقعات للعام عند مستوى من النمو بنسبة 5.9 في المئة (أي أنها تفوق المستوى المتوقع في شهر يونيو/ حزيران الماضي البالغ 4.4 في المئة). وطوال العام الجاري حتى شهر يوليو/ حزيران، كانت أحجام الركاب تزيد على 6 في المئة من مستوياتها السابقة، الأمر الذي أدى إلى رفع إجمالي عدد المسافرين ليصل إلى 2.833 مليار (أي أكثر من التوقعات السابقة التي كانت تصل إلى 2.793 مليار مسافر). وتوقفت التجارة العالمية في الأساس عن النمو في نهاية العام 2010. ويكون هذا الاتجاه القوي للسفر في العام 2011 قائماً على الثقة المتأصلة من التفاؤل الاقتصادي في بداية العام. ومع أن بعض الاقتصادات تتمتع بقدر أعلى من الديمومة، ومنها الصين على سبيل المثال، إلا أن النظرة الشاملة لا تزال أضعف في نهاية العام 2011.

**الشحن:** لقد عانى الشحن الجوي من الركود منذ بداية السنة. وقام الاتحاد الدولي للنقل الجوي بخفض توقعاته حول حجم النمو للسنة بالكامل من 5.5 في المئة إلى 1.4 في المئة. ومن المتوقع أن تنقل شركات الطيران 48.2 طن من البضائع في العام 2011 (أي بانخفاض عن التوقعات السابقة البالغة 48.2 مليون دولار). ووصلت أحجام الشحن الجوي إلى ذروتها بعد انتهاء الركود الاقتصادي في شهر مايو/ أيار 2010، وكانت مدفوعة إلى حد كبير بحركة إعادة التخزين. وسجلت الحركة في شهر يوليو/ تموز الماضي انخفاضاً بنسبة 4 في المئة دون ذلك المستوى. ولا يبدو من المرجح أن قطاع الشحن الجوي سيشهد انتعاشاً في العام 2012.

**الاستفادة من الأصول:** تمكنت شركات الطيران من العودة بعوامل حمولة الركاب إلى مستويات العام الماضي 2010. وبحلول شهر يوليو/ تموز وصل المعامل العالمي لحمولة الركاب (معدل إشغال المقاعد) إلى 83.1 في المئة. وحظيت شركات الطيران بمستوى أعلى من الطلب أفضل من المتوقع بفضل استخدام الأصول بصورة أعلى كثافة. وبما أن الكثير من هذه القدرة الاستيعابية قد جاءت أصلاً بسبب زيادة المساحة المتوافرة لشحن البضائع، إلا أن عامل حمولة الشحن انخفض إلى 45.0 في المئة في شهر يوليو/ تموز.

**العوائد:** من المتوقع أن تؤدي الهوامش الضيقة بين العرض والطلب في الأسواق خلال النصف الأول من السنة إلى تعويض تأثير الضعف في النصف الثاني. ونتيجة لذلك، فإن توقعات نمو عائد الركاب يبقى من دون أي تغيير يذكر عند مستوى 3.0 في المئة. ومع ذلك، من المتوقع أن تبقى زيادة المعروض في الطاقة الاستيعابية للشحن على حالها ما يعني عدم تحقيق أي تحسن في عائدات الشحن في العام 2011 (أقل من توقعاتنا السابقة للنمو بنسبة 4.0 في المئة).

**الإيرادات:** ستبقى الإيرادات المتوقعة للصناعة على حالها، حيث إنها لن تسجل أي تغيير نسبي. وستشهد أسواق الركاب القوية ارتفاعاً في إيرادات الركاب لتصل إلى 464 مليار دولار (بزيادة قدرها 7 مليارات دولار عن التوقعات لشهر يونيو/ حزيران). وفي الوقت نفسه، سوف نلاحظ أن أسواق الشحن الضعيفة ستؤدي إلى خفض التوقعات بشأن الإيرادات من هذا القطاع لتصل إلى 67 مليار دولار (أي بانخفاض قدره 5 مليارات دولار مقارنة مع توقعات يونيو/ حزيران).

**الوقود:** ظلت أسعار النفط متناغمة مع التوقعات السابقة البالغة 110 دولارات للبرميل (خام برنت). ويعتبر هذا المستوى أعلى بنسبة 39 في المئة من متوسط السعر البالغ 79.4 دولار في العام 2010. ومن المتوقع أن تستحوذ فاتورة الوقود البالغ حجمها 176 مليار دولار على ما نسبته 30 في المئة من التكاليف في هذه الصناعة.

### السمات الإقليمية

**شركات الطيران في أميركا الشمالية:** من المتوقع لهذه الشركات أن تحقق ربحاً صافياً قدره 1.5 مليار دولار (أي بزيادة قدرها 300 مليون دولار مقارنة مع توقعات شهر يونيو/ حزيران). ولا يزال الاقتصاد الأميركي الضعيف يلعب دور العامل المثبط لأي احتمال يتوقع معه تحسين الربحية. وتحقق هذه المنطقة هامش أرباح بنسبة 3.0 في المئة من الإيرادات لتحل في المرتبة الثانية بعد أميركا اللاتينية (عند مستوى هامش قدره 3.4 في المئة).

**شركات الطيران الأوروبية:** تمكنت هذه الشركات من تحقيق أقصى قدر من المكاسب من حركة المسافرين التي جاءت أقوى من المتوقع. وتعزز هذا الاتجاه بسبب ضعف اليورو الأمر الذي شجع على السياحة الداخلية، إضافة إلى توفير الدعم لأسواق التصدير. ومن المتوقع لشركات الطيران في المنطقة أن تحقق هامش ربح قدره 1.4 مليار دولار (أي بزيادة قدرها 900 مليون دولار مقارنة مع توقعات شهر يونيو/ حزيران الفائت). وينظر بشكل واضح إلى أن التحديات المستمرة التي تشهدها المنطقة تسهم في تحقيق هامش ربحي متوقع بنسبة 1.5 في المئة، لتكون الأضعف بعد أفريقيا.

**شركات الطيران في آسيا والمحيط الهادئ:** من المتوقع لهذه الشركات أن تحقق أرباحاً تصل إلى 2.5 مليار دولار في العام 2011 (أي بزيادة قدرها 400 مليون دولار عن التوقعات في شهر يونيو/ حزيران الماضي). ومع أن هذا يعتبر أكبر مستوى من الأرباح، إلا أن المنطقة ذاتها شهدت أيضاً تراجعاً دراماتيكياً للغاية مقارنة مع العام 2010 عندما حققت أرباحاً بمقدار 8 مليارات دولار. ويؤثر ضعف أسواق الشحن الجوي بشكل غير متناسب على شركات الطيران في هذه المنطقة، وذلك نظراً للحصة الكبيرة التي يسهم بها شحن البضائع في عائدات شركات الطيران. ولا تزال الصدمات الناجمة عن الزلزال الذي ضرب اليابان وما أعقبه من موجات المد الزلزالي "تسونامي" تؤثر على سلاسل التوريد وأسواق الشحن التي تمتلك شركات الطيران في منطقة آسيا والمحيط

الهادئ أكبر حصة فيها. ومن المتوقع حدوث انتعاش قوي في أواخر العام الجاري وصولاً إلى العام المقبل 2012.

**شركات الطيران في الشرق الأوسط:** تعتبر الشركات في هذه المنطقة ثاني أكبر المستفيدين من الطلب على نقل الركاب الذي كان أفضل مما كان متوقعاً. وتشير التوقعات أيضاً إلى أن شركات الطيران في المنطقة ستتمكن من تحقيق أرباح قدرها 800 مليون دولار أي بارتفاع قدره 100 مليون دولار عن التوقعات الصادرة في شهر يونيو/ حزيران من العام. وتمكنت شركات المنطقة من الصمود أمام صدمات الطلب المحتملة المرتبطة بحالة انعدام الاستقرار السياسي التي شهدتها بعض الدول في المنطقة، كما حققت هذه الشركات نمواً في حركة الركاب بلغت نسبتها 8.3 في المئة بالمقارنة مع زيادة في قدراتها الاستيعابية بنسبة 9.0 في المئة خلال الأشهر السبعة الأولى من هذا العام. ومن المتوقع أن يصل هامش الربح إلى 3.0 في المئة.

**شركات الطيران في أمريكا اللاتينية:** تتوقع هذه الشركات أن تحقق أرباحاً قدرها 600 مليون دولار (مع أن التوقعات السابقة كانت تشير إلى مبلغ قدره 100 مليون دولار في يونيو/ حزيران الماضي)، وبالتالي يمكنها تسجيل هامش أرباح بنسبة 3.4 في المئة، (يعتبر هذا المستوى الأقوى بين المناطق). ولا تزال هذه القارة تستفيد من النمو الاقتصادي القوي جداً، ويرجع ذلك في جانب منه إلى صادرات السلع إلى الصين وأمريكا الشمالية.

**شركات الطيران في أفريقيا:** من المتوقع لهذه الشركات أن تصل إلى نقطة التعادل، بمعنى أنها ستخرج من مستوى الخسارة المقدرة بمئة مليون دولار كما كان متوقعاً في السابق. ومع أن أجزاءً من اقتصاد هذه القارة لا تزال تشهد نمواً بوتيرة قوية، إلا أن التحديات الكامنة في الاضطرابات السياسية القادمة من شمال أفريقيا تواصل خفض مستويات الحركة والأداء العام. ويصل هامش الربح بين شركات القارة إلى نسبة 0.7 في المئة، ليكون ذلك أضعف معدل بين كافة مناطق العالم.

## **النظر إلى العام المقبل 2012**

إن النظرة الشاملة لهذه الصناعة تبدو أضعف في العام المقبل 2012، لاسيما وأن الاقتصادات الغربية المثقلة بالديون يرحح لها الدخول في فترة طويلة من النمو الاقتصادي الضعيف، أو ربما تعاني مما هو أسوأ من ذلك بكثير. وفي حين تبدو الاقتصادات النامية في وضع أفضل بكثير، تبقى آفاق النمو في هذه الصناعة محدودة جداً لأن الكثير من نقاط النقل تكون مع الدول المتقدمة. وربما يسجل الربع الأخير من العام الجاري 2011 والنصف الأول من العام المقبل 2012 أضعف نقطة لأسواق النقل الجوي.

وتستند توقعات الصناعة المتعلقة بتحقيق أرباح قدرها 4.9 مليار دولار على ما يلي:

- أسواق الركاب التي ستحقق نمواً بنسبة 4.6 في المئة (أبطأ من النسبة المتوقعة البالغة 5.9 في المئة للعام الجاري 2011)، لكن سيكون هناك تراجع في نمو العوائد إلى 1.7 في المئة (أي ما يقرب من نصف النمو المتوقع البالغ 3.0 في المئة للعام الجاري 2011)
- أسواق الشحن التي ستتنمو بمعدل 4.2 في المئة (ثلاثة أضعاف النمو البالغ 1.4 في المئة للعام 2011)، ولكن مع عدم تسجيل نمو في العوائد.
- أسعار الوقود التي يتوقع لها أن تنخفض قليلاً بالاعتماد على سعر النفط الخام البالغ 100 دولار للبرميل الواحد (أي أقل من السعر المتوقع للعام 2011 البالغ 110 دولارات للبرميل). ولكن نظراً لآثار إجراءات التحوط لأسعار الوقود، فقد أدى ذلك إلى تأخير ظهور فوائد انخفاض الأسعار على الفور، وسوف ترتفع فاتورة الوقود إلى 32 في المئة من إجمالي التكاليف المترتبة على شركات الطيران (مع أن التوقعات كانت تشير إلى 30 في المئة للعام 2011)، كما سيصل حجم الفاتورة الإجمالية إلى 201 مليار دولار.

وقال تايلر معقّباً على هذه التوقعات: "يبدو أننا نتجه لعام آخر من الركود. ومع تراجع الثقة في النشاطات التجارية، يكون من الصعب بالنسبة إلينا أن نرى أي إمكانية لتحقيق نمو مريح كبير. ومن شأن النمو الاقتصادي الأقوى بشكل نسبي إلى جانب بعض الانتعاش الذي يمكن أن يتحقق في قطاع الشحن في منطقة آسيا والمحيط الهادئ أن يساعد شركات الطيران في الحفاظ على أرباحها للعام المقبل 2012 قريبة من نتائج العام الجاري 2011 عند مستوى 2.3 مليار دولار. لكن بقية أرجاء الصناعة ستشهد انخفاضاً في الربحية. ومن المتوقع أن تكون القارة الأوروبية الأكثر تضرراً بين المناطق الأخرى، حيث إن الأزمة الاقتصادية تعني أنه يتوقع لهذه الصناعة أن تحقق أرباحاً مجمعة تصل إلى 300 مليون دولار فقط. وبالتالي يمكننا القول إننا سنخوض رحلة كفاح طويلة في المستقبل المنظور".

واختتم تايلر حديثه بالقول: "في الوقت الذي تسعى فيه الحكومات إلى إعادة بث الروح من جديد في الاقتصادات المضطربة، إلا أن النهج الاستراتيجي تجاه سياسة الطيران يمكنه أن يحقق فوائد اقتصادية واسعة. إن كل حالة إقلاع لأي طائرة تعد حافزاً للنمو والازدهار الاقتصادي. لذا ينبغي على الحكومات أن تجري تقييماً دقيقاً للآثار السلبية الناجمة عن المستويات العالية للضرائب، وأن تقاوم بضراوة أي زيادة على الضرائب أو فرض الضرائب الجديدة، كما يتعين عليها القيام بتطوير السياسات التي تدعم نمو صناعة الطيران مع إيجاد بنية أساسية فعالة. لقد أظهرت صناعة الطيران مراراً وتكراراً أنها تتمتع بالمرونة الكافية، كما أن الناس يريدون السفر ويحتاجون إليه. وتعتبر هذه الفترة الوقت المناسب للاستفادة من الإمكانيات الاقتصادية التي تبشر بها هذه الصناعة".

**\*\*\* النهاية \*\*\***

الاتحاد الدولي للنقل الجوي

للحصول على المزيد من المعلومات، يرجى الاتصال مع الجهة التالية:

أنتوني كونسيل

مدير الاتصال المؤسسي

هاتف: +41 22 770 2967

البريد الإلكتروني: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

#### ملاحظات للمحررين:

- يمثل الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) ما يقرب من 230 شركة طيران تشكل 93 في المئة من حركة الملاحة الجوية الدولية المنتظمة.
- يمكنك متابعتنا من خلال الربط الإلكتروني: <http://twitter.com/iata2press> للحصول على الأخبار التي سيتم إعدادها خصيصاً لوسائل الإعلام.

###