

مشاكل سلاسل التوريد تستمر في التأثير سلباً على أداء شركات الطيران حتى عام 2025

11 ديسمبر 2024 (جنيف) – كشف الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) عن توقعاته باستمرار الأثر السلبي للمشاكل الحادة في سلاسل التوريد على أداء شركات الطيران حتى عام 2025، بما يؤدي إلى زيادة التكاليف والحد من مستويات النمو.

وأظهرت أحدث توقعات إياتا حجم التحديات التي تواجه شركات الطيران بسبب مشاكل سلسلة التوريد:

- ارتفع متوسط عمر الأسطول العالمي إلى رقم قياسي بلغ 14.8 عاماً، بزيادة ملحوظة عن متوسط الفترة 1990-2024 عند 13.6 عاماً.
- انخفضت عمليات تسليم الطائرات بشكل حاد من الذروة التي وصلت إلى 1,813 طائرة في عام 2018، بينما بلغت التقديرات لعمليات التسليم في عام 2024 حوالي 1,254 طائرة، بانخفاض بنسبة 30% عما كان متوقعاً في بداية العام. أما في عام 2025، فمن المتوقع أن ترتفع عمليات التسليم إلى 1,802 عملية، وهو أقل بكثير من التوقعات السابقة عند 2,293 عملية، مع ترجيحات بمزيد من الانخفاض في التقديرات لعام 2025.
- وصل عدد الطلبات المتراكمة (العدد التراكمي للطلبات غير المنفذة) للطائرات الجديدة إلى مستوى قياسي بلغ 17,000 طائرة. ويستغرق إنجاز هذه الطلبات في ضوء معدلات التسليم الحالية 14 عاماً، أي ضعف متوسط الطلبات المتراكمة لمدة ست سنوات بين 2013-2019. ومع ذلك، يُفترض أن تتقلص فترة الانتظار مع زيادة معدلات التسليم.
- تبلغ نسبة الطائرات "المتوقفة" 14% (حوالي 5,000 طائرة) من إجمالي الأسطول (35,166 طائرة في ديسمبر 2024، بما في ذلك الطائرات روسية الصنع). وعلى الرغم مما طرأ من تحسن في الآونة الأخيرة، إلا أن الطائرات المتوقفة لا تزال أعلى بنسبة 4 نقاط مئوية من مستويات ما قبل الجائحة (ما يعادل حوالي 1,600 طائرة)؛ منها 700 طائرة (2% من الأسطول العالمي) متوقفة لإجراء عمليات فحص المحركات. ونتوقع أن يستمر هذا الوضع حتى عام 2025.

وتعليقاً على هذا الموضوع، قال ويلي والش، المدير العام للاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا): "تعيق مشاكل سلاسل التوريد عمل جميع شركات الطيران بسبب تأثيرها على الإيرادات والتكاليف والأداء البيئي. وارتفعت عوامل الحمولة إلى مستويات قياسية، ولا شك في أنه لو كان لدينا المزيد من الطائرات لكان بالإمكان استخدامها لتحقيق الأرباح، مما يعني بأنّ عائداتنا عرضة للخطر. وفي الوقت نفسه، يتسبب الأسطول المتقادم الذي تستخدمه شركات الطيران في ارتفاع تكاليف الصيانة، واستهلاك المزيد من الوقود، فضلاً عن زيادة الحاجة إلى رأس المال لضمان بقائه قيد الخدمة. كما ارتفعت أسعار التأجير أكثر من أسعار الفائدة مع اشتداد المنافسة بين شركات الطيران في ظل تهافتها لإيجاد جميع السبل الممكنة لتعزيز طاقتها الاستيعابية. لقد حان الوقت لتعمل شركات الطيران على إصلاح ميزانياتها العمومية المنهارة بعد الجائحة، غير أن التقدم في هذا المجال يواجه فعلياً العديد من مشاكل سلسلة التوريد التي يتعين على المصنعين حلّها".

وأشار الاتحاد الدولي للنقل الجوي على وجه التحديد إلى أن المشاكل المستمرة في سلسلة التوريد مسؤولة جزئياً على الأقل عن تطورين سلبيين:

- لم تتغير كفاءة استهلاك الوقود (باستثناء تأثير عوامل الحمولة) بين عامي 2023 و2024، وبقيت مستقرة عند 0.23 لتر/ لكل 100 طن من الكيلومترات المتاحة. ويمثل هذا تراجعاً عن المسار طويل الأمد (1990-2019) للتحسينات السنوية في كفاءة استهلاك الوقود في حدود تتراوح بين 1.5 و2.0%.
- أدى الطلب الاستثنائي على الطائرات المستأجرة إلى ارتفاع أسعار تأجير الطائرات ذات البدن الضيق إلى مستويات أعلى بنسبة 20-30% مقارنة بعام 2019.

وأضاف والش: "يلتزم قطاع الطيران بأكمله بتحقيق الحياد المناخي بحلول عام 2050، غير أنّ شركات الطيران تتحمل العبء الأكبر عندما يتعلق الأمر بالتطبيق العملي لبلوغ هذا الهدف، وهو ما تؤكد عليه مشاكل سلاسل التوريد. وتخيب الشركات المصنعة آمال عملائهم



من شركات الطيران، مما يؤثر بشكل مباشر في إبطاء جهود شركات الطيران للحد من انبعاثات الكربون. ويتيح لنا نجاح الشركات المصنعة للطائرات والمحركات في حل مشاكلها والوفاء بوعودها، الحصول على أسطول طائرات أكثر كفاءة في استهلاك الوقود".

[اطلع على النسخة الأحدث من تقرير الآفاق العالمية لقطاع النقل الجوي](#)

-انتهى-