



أخبار
رقم:

صناعة النقل الجوي تحتفل بالذكرى المئوية لتأسيسها بنتائج إيجابية

- على الرغم من ضعف حجم الربحية، لكن القطاع لا يزال يقدم مساهمة كبرى للاقتصاد العالمي -

2 يونيو 2014 - الدوحة، دولة قطر - أطلق الاتحاد الدولي للنقل الجوي تقرير الأداء الاقتصادي لصناعة الطيران الذي يمكن من خلاله تحديد دور قطاع النقل الجوي في إضافة قيمة للمستهلكين والاقتصاد على نطاق أوسع، وللحكومات والمستثمرين على حد سواء. ويوضح التقرير كيف تواصل صناعة الطيران تحسين الربحية من خلال تحقيق زيادة الكفاءة عن طريق الربط بين المزيد من المدن، وتخفيض تكاليف النقل ودعم فرص العمل والقيام باستثمارات كبيرة.

ومن المتوقع أن يصل حجم الإنفاق العالمي على النقل الجوي إلى 746 مليار دولار خلال العام الجاري 2014، وهو ما يعادل 1 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي. ومن المتوقع أيضاً أن يصل عدد المسافرين إلى 3.3 مليار راكب على مستوى العالم، لاسيما وأن المسافرين يستفيدون من الشبكة العالمية المتنامية بصورة مستمرة، ومن أسعار الرحلات الجوية التي من المتوقع لها أن تنخفض بنسبة 3.5 في المئة من حيث القيمة الحقيقية (بعد حساب التضخم). وتستفيد الشركات أيضاً من النمو في الربط بين الوجهات، والانخفاض في كلفة أسعار الشحن بنسبة 4 في المئة بعد احتساب التضخم.

وتبدو العوامل المحفزة لقطاع الطيران واضحة من خلال الإنفاق من جانب القطاع السياحي بقيمة 621 مليار دولار، والتي تعمل صناعة الطيران على دعمه على مدار العام، فضلاً عن السلع التي سيتم شحنها عن طريق الجو بقيمة إجمالية يصل حجمها إلى 6.8 مليار دولار. أما حجم العمالة التي يوفرها قطاع الطيران فيصل إلى قرابة 58 مليون وظيفة في جميع أنحاء العالم. وبالإضافة إلى ذلك كله، تقوم شركات الطيران باستثمارات ضخمة في الأعمال المتعلقة بتحديث الأساطيل التابعة لها. وخلال هذا العام الجاري، ستتسلم صناعة الطيران طائرات يصل عددها إلى 1400 طائرة، تبلغ قيمتها 150 مليار دولار.

ويتم تحقيق هذه الفوائد وتخصيص هذه الاستثمارات على الرغم من ضعف الربحية بصورة ثابتة، في حين يتوقع أن يصل العبء الضريبي على هذا القطاع إلى 121 مليار دولار هذا العام (أي أنه يسجل ارتفاعاً واضحاً من 113 مليار دولار في العام 2013). ومن المتوقع أن تحقق شركات الطيران أرباحاً صافية خلال العام الجاري 2014 مبلغاً قدره 18 مليار دولار، بينما يبلغ هامش الربح الصافي 2.4 في المئة. وسيكون هذا أعلى من الأرباح التي تحققت في العام 2012 والتي وصلت إلى 6.1 مليار دولار، و 10.6 مليار دولار تحققت في العام الماضي 2013. ويتم تجميع هذه الأرقام إضافة إلى معطيات أخرى على مستوى الصناعة، لكنها مع ذلك لا تعتبر مؤشرات على أداء أي شركة طيران بمفردها.

وسوف يرى المستثمرون عوائد ملائمة أكثر من قبل شركات الطيران في هذا العام 2014، ومن المتوقع أن يصل متوسط عائد الصناعة على رأس المال المستثمر إلى 5.4 في المئة في العام الجاري 2014 (أي أنه سيسجل ارتفاعاً من 3.7 في المئة مقارنة مع العام 2012 و 4.4 في المئة عن العام الماضي 2013). وعلى الرغم من هذا التحسن، لا تزال هناك فجوة

قبل وصول متوسط عائد الصناعة على رأس المال المستثمر إلى مستوى تكلفة رأس المال في هذه الصناعة – الذي يعتبر الأدنى بين الصناعات الأخرى، وبنسبة تتراوح في نطاق 7 إلى 8 في المئة. وعلى الرغم من هذه العائدات المنخفضة نسبياً، لا يزال من المتوقع لهذه الصناعة أن تضخ استثمارات كبيرة ومساهمات ضخمة في فرص العمل والتنمية الاقتصادية بشكل عام.

وقال توني تايلر، المدير العام والرئيس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي: "يعد قطاع الطيران أحد العوامل المحفزة للنمو الاقتصادي في العالم أجمع. وتمثل عائدات شركات الطيران في الوقت الراهن ما نسبته 1 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، وسوف تتولى هذه الصناعة نقل 3.3 مليار نسمة، إضافة إلى شحن بضائع تبلغ قيمتها 6.8 مليار دولار بطريقة آمنة خلال هذا العام. وبالإضافة إلى الوظائف وعائدات قطاع السياحة التي يساعد قطاع الطيران على تحقيقها، يعتبر هذا القطاع من المساهمين الرئيسيين في الاقتصاد العالمي. ولا تزال شركات الطيران نفسها مثقلة بالضرائب العالية والربحية الضعيفة. ونظراً لهامش الربح الصافي البالغ 2.4 في المئة فقط، سوف تحتفظ شركات الطيران بمبلغ 5.42 دولار فقط على كل راكب تحمله. وتوجد هناك حالة من عدم التطابق بين القيمة التي تسهم بها الصناعة في الاقتصاديات، وبين المكافآت التي يحصل عليها أولئك الذين يخاطرون برؤوس أموالهم من أجل تمويل هذه الصناعة".

وأضاف تايلر: "إن جهود شركات الطيران الهادفة إلى مواصلة تحسين الأداء في حاجة إلى جهود أخرى في المقابل من جانب الحكومات ذات البنية التنظيمية التي تعمل على تسهيل النجاح وتوفير البنية التحتية الفعالة من حيث الكلفة لتلبية طلبات المستهلكين والأعمال التجارية، مع وجود العبء الضريبي بحدود معقولة. وينبغي على الحكومات أن تعي حقيقة أن القيمة الحقيقية للطيران تتمثل في الربط العالمي الذي يتيح النمو والتنمية، الأمر الذي يساعد على التحفيز الاقتصادي، وليس من خلال الإيرادات الضريبية التي يمكن استخلاصها من تلك الأنشطة".

الأداء المالي العالمي

إن أرباح الصناعة على المستوى العالمي والبالغة قيمتها 18 مليار دولار تواصل استمرارها في اتجاه التحسن. ومع ذلك، هناك انخفاض طفيف عن التوقعات السابقة التي كانت تقدر أرباح الصناعة بحجم 18.7 مليار دولار (في شهر مارس الماضي). أما العوامل الرئيسية التي تؤثر على الربحية في هذه الصناعة، فإنها تشمل على ما يلي:

- **الأداء الاقتصادي العالمي:** منذ شهر مارس الماضي، شهدت البيئة الاقتصادية تدهوراً ملحوظاً، كما حدث نوع من التباطؤ في حجم الأنشطة التجارية على مستوى العالم، وانخفضت الثقة في أنشطة الأعمال التجارية عموماً، وذلك في ظل المخاوف بشأن النمو الاقتصادي في الصين ومختلف المخاطر الجيوسياسية المحدقة في مناطق أخرى من العالم. وتكون توقعات الأرباح الحالية قائمة على نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي للعام 2014 والذي تشير التوقعات إلى أنه سيصل إلى 2.8 في المئة (أي أنه أقل بنسبة 2.9 في المئة عن المستوى المتوقع في شهر مارس الماضي)، والنمو في حجم التجارة العالمية بنسبة 3.6 في المئة (مقابل 4.5 في المئة). ومع ذلك، يتوقع أن تحقق الأفاق الاقتصادية تقدماً خلال هذه السنة.
- **التحسن في أداء شركات الطيران:** تواصل شركات الخطوط الجوية تحقيق التحسن في أدائها من خلال الارتقاء في الهيكل العام لهذه الصناعة. ومن خلال جهود التعزيز والمشاريع المشتركة في الأسواق التي تحتاج إلى الرحلات الطويلة، يتم تحقيق مكاسب الكفاءة، حيث يبدو ذلك جلياً من خلال عامل الحمولة الذي من المتوقع له أن يصل إلى مستويات قياسية على مستوى الصناعة طوال سنة كاملة بنسبة قدرها 80.4 في المئة هذا العام. وفي الوقت نفسه، من المتوقع أن يصل مستوى خدمات الربط بين المدن إلى 16,161 خطأً في العام 2014، أي بزيادة قدرها 2.4 في المئة مقارنة مع العام الماضي 2013، ومن المتوقع أن يصل إلى قرابة الضعف مقارنة مع عدد الرحلات بين المدن في العام 1994.

- **اتجاهات الركاب:** أظهر السفر الجوي قوة ملحوظة للغاية في مواجهة الضعف النسبي في النمو الاقتصادي إلى جانب الاستمرار في ارتفاع تكاليف الوقود. ومن المتوقع أن يبقى النمو الشامل في أعداد الركاب قوياً طوال العام الجاري 2014 (بنسبة 5.9 في المئة مقارنة مع العام الفائت 2013)، لكن المكون الأساسي لهذا النمو سجل تباطؤاً بالتوازي مع التدهور الأخير في الثقة في قطاع الأعمال. ولا يزال قطاع الطيران يشهد منافسة محتدمة للغاية. وحتى بعد التعديل طبقاً للتضخم وقبل فرض الرسوم الإضافية والضرائب، يظل من المتوقع أن تنخفض أسعار الرحلات الجوية بنسبة 3.5 في المئة في العام الجاري 2014 مقارنة مع العام السابق.
- **اتجاهات الشحن الجوي:** على النقيض تماماً من النمو القوي في حركة المسافرين، يعاني نشاط الشحن الجوي من حالة من الركود منذ العام 2010، ويرجع ذلك في الأساس إلى الضعف غير العادي في حركة التجارة العالمية، والتي ترتبط في اتجاه مواز مع إنتاج الشركات. وعلى الرغم من هذه المعطيات، نتوقع تسجيل أقوى مستوى من الطلب منذ العام 2010، حيث من المتوقع أن يتحقق نمو بنسبة 3.1 في المئة الذي يعتبر بدوره أضعف مستوى من التحسن الدوري المعتاد. ومع ذلك، من المتوقع أن ينخفض العائد بنسبة 1.5 في المئة هذا العام. إن التباين في اتجاهات النمو بين البضائع (من المستوى البطيء) والركاب (من المستوى القوي)، يخلق نوعاً من التحديات لشركات الطيران في مطابقة القدرة على الطلب. وتعمل القدرة التي تمت إضافتها من أجل تلبية الطلب على نقل الركاب على توفير طاقة إضافية أيضاً لقطاع الشحن. وتواصل هذه الصناعة تحقيق تحسينات عملية على أرض الواقع من أجل تحسين القدرة التنافسية. ومن خلال تعزيز القدرة التنافسية وتنشيط النمو التجاري، بالإضافة إلى مبادرة الشحن الإلكتروني، فإن تلك العوامل مجتمعة من شأنها أن تؤدي إلى تخليص هذا القطاع من الإجراءات الورقية في العمليات المكتبية الخلفية، وتعمل هذه الصناعة من أجل تحقيق هدف الحد من أوقات الشحن لإيصال البضائع خلال 48 ساعة من المتوسط الحالي البالغ 6.5 يوم، وذلك قبل العام 2020.
- **تكاليف الوقود** وصلت إلى مرحلة الاستقرار، لكن لم تكن أبداً في هذا المستوى العالي جداً منذ فترة زمنية طويلة. ومنذ العام 2011، ظل متوسط تكاليف وقود الطائرات 120 دولاراً للبرميل الواحد، ومن المتوقع أن يبقى متوسط تكلفة وقود الطائرات 124.2 دولار خلال هذا العام. ومن المتوقع أيضاً أن تصل إجمالي فاتورة الوقود لهذه الصناعة إلى 212 مليار دولار. وتعتبر الاستثمارات في كفاءة استهلاك وقود الطائرات من بين العوامل الدافعة لتحقيق تحسن بنسبة 1.7 في المئة في كفاءة استهلاك الوقود.

وقال تايلر: "إنه لشيء عظيم أن نكون قادرين على الاحتفال بالذكرى المئوية لهذه الصناعة وهي تحقق نتائج إيجابية، لاسيما وأنه لطالما كانت شركات الطيران ترى في ذلك تحدياً بصورة دائمة. وهناك الكثير من الأدلة التي تؤكد على حقيقة أن العمل الشاق الذي تبذله هذه الصناعة لتنظيم ذاتها لتحقيق الربحية يعتبر بداية تحقيق النتائج المرجوة. لقد كان بمقدور هذه الصناعة زيادة الربحية حتى في ظل ارتفاع أسعار وقود الطائرات بواقع 120 دولاراً للبرميل الواحد. وللمرة الأولى، يبدو أن عامل الحمولة على المستوى العالمي سيزيد على 80 في المئة هذا العام. ومن جانب آخر، تواصل الكفاءة في استهلاك الوقود ارتفاعها. ولكن، توجد هناك رياح معاكسة قوية من ارتفاع تكاليف البنية التحتية وتدني الكفاءة في إدارة الحركة الجوية والعبء الضريبي الثقيل والتشريعات التنظيمية المكلفة".

الربحية الإقليمية

من المتوقع أن تشهد جميع المناطق تحسناً في الربحية في العام 2014 على نحو تتفوق فيه على العام الفائت 2013. ولكن بسبب القضايا المحلية والأوضاع الاقتصادية فإن التحسن لن يكون موحداً.

ومن جهة أخرى، يتبين أن شركات الطيران الإقليمية في أمريكا الشمالية قادرة على تقديم أقوى أداء مالي. وبلغ صافي الأرباح بعد احتساب الضريبة أعلى مستوى عند 9.2 مليار دولار هذا العام. ويمثل ذلك ربحاً صافياً قدره 11.09 دولار لكل راكب نقلته الرحلات الجوية على متن الطائرات، الأمر الذي يعني تحسناً ملحوظاً جداً مقارنة مع فترات سابقة قبل عامين فقط عندما كانت الربحية تقتصر على 2.83 دولار. ولكن لا يزال ذلك يمثل مجرد هامش صافي قدره 4.3 في المئة من

الإيرادات. لقد كان الدافع وراء هذا التحسن نابغاً من تجميع ومساهمة الإيرادات الإضافية. وفي الوقت ذاته، فقد سجلت عوامل الحمولة ارتفاعاً إلى مستويات قياسية مع عامل حمولة الركاب الذي وصل إلى 83.7 في المئة في شهر أبريل/ نيسان الماضي.

وتواصل شركات الطيران في أوروبا تكبد عناء التكاليف التنظيمية والبنية التحتية العالية. ومن المتوقع لهذه الشركات أن تحقق أرباحاً صافية قدرها 2.8 مليار دولار هذا العام، علماً بأن ذلك لا يمثل سوى 3.23 دولار لكل راكب، وبهامش قدره 1.3 في المئة فقط. وأمكن الوصول إلى هذا الإنجاز على الرغم من مكاسب الكفاءة الكبيرة التي تحققت من خلال عامل الحمولة البالغ 80.7 في المئة في شهر أبريل. ومن بين نماذج الأعباء التي تعاني منها شركات الطيران في هذه المنطقة، العمل في ظل انعدام كفاءة المجال الجوي الأوروبي. وتشير التقديرات الصادرة عن وحدة مراجعة الأداء في المفوضية الأوروبية أن هذا الوضع يكلف شركات الطيران في القارة الأوروبية زهاء 3.8 مليار دولار سنوياً. ويأتي على رأس هذه التحديات، التكلفة التي يتكبدها المستهلك من الوقت الضائع في التأخير الذي تصل كلفته إلى 7.6 مليار دولار هذا العام.

ومن المتوقع لشركات الطيران في **منطقة آسيا والمحيط الهادئ** أن تحقق مكاسب قدرها 3.2 مليار دولار في هذا العام. ويعني هذا زيادة بمقدار 2 مليار دولار مقارنة مع نتائجها في العام الماضي 2013. ومع ذلك، يبلغ الربح لكل راكب أقل من متوسط الصناعة حيث تسجل 2.98 دولار، في حين يبلغ هامش صافي الربح 1.6 في المئة. وعلى الرغم من ذلك، فإن التحسن المعتدل في أسواق شحن البضائع يتوقع له أن يوفر لشركات الطيران في المنطقة دفعة قوية خلال هذا العام. ومن المتوقع أن تشهد المنطقة ذاتها نمواً صحياً بنسبة 7.4 في المئة على الطلب في مجال نقل الركاب. كما سجل الأداء المالي في المنطقة انخفاضاً بسبب الصعوبات التي تعاني منها السوق الهندية. ومن المؤمل أن تقوم الحكومة الجديدة بتوفير الحلول العلاجية للمشاكل المستمرة الناجمة عن الضرائب العالية على الوقود، والقدرة الاستيعابية غير الكافية في مومباي، وتكاليف البنية التحتية العالية واللوائح التنظيمية المرهقة.

ومن المتوقع لشركات الطيران في **منطقة الشرق الأوسط** أن تحقق أرباحاً صافية قدرها 1.6 مليار دولار، وهو ما يمثل ربحاً مقداره 8.98 دولار لكل راكب، بينما يصل هامش الأرباح على العائدات إلى 2.6 في المئة. ويبدو أن متوسط العائد منخفض، لكن تكاليف الوحدة تظل أقل من ذلك، حيث تكون مدفوعة بصورة جزئية من قوة نمو القدرات الاستيعابية التي سجلت هذا العام نسبة قدرها 13 في المئة. ويتم استيعاب النمو القوي على ضوء إطلاق المشاريع الكبرى في البنية التحتية للمطارات، وخاصة في منطقة دول مجلس التعاون الخليجي. ومع ذلك، فإن السعة الاستيعابية للمجال الجوي في منطقة الخليج لا تواكب نمو هذه الصناعة. وتمثل الأيام الناتجة عبئاً على كفاءة الربط التي توفرها شركات الطيران الخليجية من مراكزها. لذا .. تبرز الحاجة هناك إلى نهج أكثر تنسيقاً لإدارة المجال الجوي المحدود في هذه المنطقة.

واجهت شركات الطيران في **أمريكا اللاتينية** بيئة مختلطة، حيث إن الأسواق المحلية الضعيفة تعمل على فرض معوقات على الأداء في هذه الشركات. لكن توجد هناك درجة من التعزيز وتحقيق بعض النجاح في رحلات المسافات الطويلة، إلى جانب تسجيل مستوى أعلى في الزيادة على صافي الربح فوق مستوى المليار دولار هذا العام، أي ما يعادل 4.21 دولار لكل راكب، وبهامش لصافي الأرباح بمقدار 3 في المئة. وأظهر نمو الطلب في المنطقة قليلاً من التحسن ليصل إلى 6 في المئة. وتكافح الحكومات لاستيعاب الطلب على كفاءة البنية التحتية للمطارات، وتحول بشكل متزايد إلى إبرام اتفاقيات شراكة مع القطاع الخاص لتمويل هذا النوع من المشاريع. وتحذر صناعة الطيران الحكومات في المنطقة للتأكد من تنفيذ هذه الترتيبات بصورة منظمة وسليمة، مع الحرص على التنظيم الاقتصادي القوي والمستقل على أرض الواقع.

وتعتبر **قارة أفريقيا** المنطقة الأضعف على مستوى العالم كما ظهر خلال العامين الماضيين. وتصل الأرباح بالكاد إلى مستوى إيجابي قدره 100 مليون دولار، ويمثل ذلك فقط 1.64 دولار لكل راكب وبهامش مقداره 0.8 في المئة فقط من العائدات الإجمالية. ويحرز الأداء تحسناً وإن كان بصورة بطيئة. وتحاول هذه الأسواق الانفتاح بشكل متزايد على المنافسة

الشديدة، ولكن تبقى الحواجز لتطوير التطوير التواصل داخل أفريقيا عالية. وتعاني شركات الطيران في المنطقة أيضاً من الضرائب العالية وارتفاع تكاليف البنية التحتية وارتفاع تكاليف الوقود (التي غالباً ما تكون مرتبطة بالضرائب).

الربط والوظائف والضرائب والأداء البيئي

على الرغم من الربحية الضعيفة نسبياً، لا تزال صناعة الطيران قادرة على إضافة المزيد من القيمة لعملائها وإلى الاقتصاد على نطاق أوسع وبالنسبة إلى الحكومات أيضاً:

- يتسع نطاق الربط العالمي الذي يحدثه قطاع الطيران في الوقت الحالي ليشمل 16,161 خطاً مزدوجاً بين المدن، وهو ما يقرب من ضعف العدد الذي تم تسجيله في العام 1994. ومن جهة أخرى، فإن هذا الربط يعتبر محفزاً على تحقيق الفوائد الاقتصادية على نطاق واسع. وخلال تلك الفترة ذاتها، عمدت شركات الطيران إلى خفض تكاليف النقل الجوي إلى النصف بعد حساب التضخم، وكان ذلك حافزاً رئيسياً للتجارة والسياحة والاستثمارات الأجنبية المباشرة المرتبطة بسلاسل التوريد العالمية.
- يظهر أن عدد الوظائف في قطاع الطيران تأخذ في الارتفاع. ومن المتوقع أن تصل قيمة الرواتب المدفوعة إلى 140 مليار دولار (كانت بحدود 134 مليار دولار في العام 2013)، وهي المستحقات التي يتقاضاها 2.39 مليون موظف يعملون مباشرة في هذه الصناعة في العام 2014 (وصل العدد في العام 2013 إلى 2.33 مليون شخص). ومن المتوقع أن ينخفض متوسط تكاليف وحدة العمل بنسبة 0.7 في المئة خلال هذا العام، مع تسجيل المزيد من التحسن في الإنتاجية بواقع 2.5 في المئة. إن هؤلاء الموظفين يتسمون بالإنتاجية العالية للغاية بالنسبة إلى الاقتصادات التي يعملون فيها، ويسهمون في القيمة المضافة الإجمالية (وهو مستوى يرادف الناتج المحلي الإجمالي)، وتبلغ قيمتها 100,540 دولاراً لكل موظف.
- يستمر الأداء البيئي للطيران في تحقيق التحسن المستمر. ومن المتوقع لشركات الطيران أن تستهلك نحو 271 مليار لتر من الوقود في العام 2014. وبذلك، فإنه ينبعث من هذه الصناعة 722 مليون طن من الكربون. ومع أنه توجد زيادة بواقع 3.2 في المئة عن العام السابق، لكن ذلك يأتي مقترناً مع زيادة قدرها 5.2 في المئة في العمليات الشاملة لتلبية الطلب على السلع الاستهلاكية. ومن المتوقع أن تشهد كفاءة استهلاك الوقود تحسناً بنسبة 1.7 في المئة في العام 2014 في كيلومترات الأطنان المتوافرة ATK و 1.9 في المئة في عائد الكيلومترات لكل طن RTK، حيث يعزى ذلك في جانب كبير منه إلى الاستثمار في الطائرات الجديدة (من المتوقع أن تستلم شركات الطيران 1400 طائرة جديدة خلال العام الجاري 2014 تصل قيمتها إلى 150 مليار دولار، بينما ستتم إحالة 800 طائرة قديمة إلى التقاعد، والتي تعاني من تدني كفاءة استهلاك الوقود).

ولا يزال قطاع الطيران يبدي التزاماً إزاء تحقيق النمو الخالي من الكربون اعتباراً من العام 2020. وبالإضافة إلى ذلك، سيتم تحقيق التحسن السنوي بمعدل 1.5 في المئة في كفاءة استهلاك الوقود وصولاً إلى العام 2020، وسيتمكن من إكمال هدفه طويل الأجل لخفض الانبعاثات الصافية إلى النصف بحلول العام 2050 (مقارنة مع مستويات العام 2005).

إحصاءات أساسية

2014	2013	2012	
746 مليار دولار	710 مليار دولار	679 مليار دولار	الإنفاق على النقل الجوي (العائدات)
121 مليار دولار	113 مليار دولار	106 مليار دولار	الإسهام في عائدات الضرائب
18.0 مليار	10.6 مليار دولار	6.1 مليار دولار	الأرباح الصافية بعد احتساب الضرائب

دولار % 2.4	% 1.5	% 0.9	(الهامش)
5.42 دولار	3.37 دولار	2.05 دولار	معدل الربح لكل راكب بعد احتساب الضرائب
231 دولار	239 دولار	256 دولار	معدل السعر لرحلة واحدة بالدولار (للعام 2014)
% 5.4	% 4.4	% 3.7	العائد على رأس المال المستثمر
دولار 2.18	دولار 2.28	دولار 2.44	أسعار الشحن الجوي (دولار للطن الواحد)
3.320 مليار	3.141 مليار	2.977 مليار	عدد الركاب
% +5.9	% +5.7	% +4.9	نمو الطلب من الركاب
% +3.1	% +1.8	% -1.0	نمو الطلب على الشحن الجوي
25,851	25,628	24,494	حجم أسطول الطائرات
% 80.4	% 79.7	% 79.3	عامل حمولة الركاب
% -1.7	% -1.9	% -1.5	فعالية الوقود (سالب = تحسن)
722 مليون	700 مليون	682 مليون	انبعاثات الكربون (بالطن)
2.39 مليون	2.33 مليون	2.27 مليون	التوظيف المباشر (عدد الأشخاص)
16,161	15,782	15,412	عدد الخطوط المباشرة بين مدينتين
6.8 مليار دولار	6.5 مليار دولار	6.4 مليار دولار	حجم التجارة المحملة

- أياتا -

للمزيد من المعلومات، يرجى الاتصال بـ
+971 55 985 3370
iata@fourcommunications.com
ملاحظات للمحررين:

- يمثل الاتحاد الدولي للنقل الجوي نحو 240 شركة طيران تغطي نحو 84% من الحركة الدولية للنقل الجوي
- يمكن متابعتنا على موقع التواصل الاجتماعي تويتر للحصول على آخر الاخبار التي تهتم الإعلام <http://twitter.com/iata2press>، كما يمكن متابعة الـ #IATAAGM بالجمعية العمومية
- تتوفر المزيد من المعلومات والمواد الإعلامية بما في ذلك ملفات الفيديو حول الجمعية العمومية السنوية على الرابط التالي www.iata.org/agm-news