



أخبار
رقم: 59

تراجع حركة النقل الجوي خلال شهر نوفمبر 2010

2 يناير 2011 - أعلن الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) عن نتائج حركة النقل الجوي الدولية لشهر نوفمبر 2010 والتي أظهرت ارتفاع حركة المسافرين السنوية بنسبة 8.2% وارتفاع في حركة الشحن الجوي بنسبة 5.4%. وأظهر التقرير الصادر عن الاتحاد وصول متوسط عامل حمولة الركاب في شهر نوفمبر إلى 75.6% في حين حافظ عامل حمولة الشحن على مستواه بنسبة 55.2% خلال الشهر.

وسجل شهر نوفمبر ارتفاعاً طفيفاً عن النتائج التي تم تحقيقها في شهر أكتوبر حيث ارتفعت حركة النقل الجوي للمسافرين بنسبة 10% فيما شهدت حركة الشحن الجوي ارتفاع بنسبة 14.5%. وان تباطؤ الحركة الجوية الذي شهده عام 2010 قد تحسن بصورة بسيطة نتيجة للارتفاع السريع في الحركة بصورة استثنائية والتي سجلت خلال الربع الرابع من عام 2009. وعلى الرغم من ذلك، فعندما ينظر إليها من الناحية المطلقة، فقد شهدت حركة النقل الجوي تباطؤاً بنسبة 0.8% و 1.15% بالنسبة لنقل المسافرين والشحن الجوي على التوالي بين شهري أكتوبر ونوفمبر 2010.

وان هذا التباطؤ في النمو لا يعني بالضرورة اتجاهها سلبياً. فحتى مع تراجع حركة النقل الجوي في نوفمبر فإن حركة المسافرين والشحن لا تزال تشهد نمواً بمعدلات سنوية تتراوح بين 5-6% وهو ما يتفق مع الاتجاه التاريخي لنمو هذه الصناعة.

وفي هذا السياق، قال جيوفاني بيسينيانى، المدير العام والرئيس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي:

"تشهد الصناعة تحولاً في اتجاه دورة انتعاشها. فان نمو الصناعة يشهد تباطؤاً نحو المستويات الطبيعية التاريخية لها بحدود 5-6%. وإن الضعف النسبي التي تشهدها أسواق الدول المتقدمة يجري تعويضها في التوسع التي تشهدها الأسواق النامية. ونحن نتوقع أن يحقق القطاع نتائج ايجابية في نهاية عام 2010 حيث سيحقق أرباحاً قدرها 15.1 مليار دولار أمريكي. وإن التباطؤ في حركة النقل الجوي يتماشى مع توقعاتنا بانخفاض الأرباح في عام 2011 إلى 9.1 مليار دولار أمريكي. وهذا شكل هامش نسبته 1.5%، لذا ستكون هناك حاجة للقيام بالمزيد من العمل الشاق خلال العام الجاري (2011) لتحقيق مستويات مستدامة من الربحية.

الطلب على حركة المسافرين

- وصل مستوى الطلب على حركة النقل الجوي للمسافرين إلى 4% وهي نسبة أعلى من توقعاتنا في فترة ما قبل الركود في أوائل عام 2008. وسجلت جميع المناطق باستثناء أفريقيا تباطؤ في معدلات النمو العام على أساس سنوي في الفترة من أكتوبر -نوفمبر.

- سجلت شركات الطيران في أوروبا نمواً في حركة نقل المسافرين بنسبة 7.3%، وهو نسبة أقل عما سجلته هذه الشركات في شهر أكتوبر (9.4%). وعموماً فقد شهدت حركة النقل الجوي في هذه المنطقة تقدماً طفيفاً عن مستوياتها ما قبل فترة الركود في أوائل عام 2008. وكان هناك انخفاض بنسبة 1.7% في حجم حركة المرور لشركات الطيران في هذه المنطقة في الفترة بين شهري أكتوبر ونوفمبر. فأن الإضرابات العمالية والأحوال الجوية الصعبة قد أثرت على شركات النقل في هذه المنطقة وخصوصاً في نهاية شهر نوفمبر، وقد واصل تأثيره على الشركات في شهر ديسمبر.
- شهدت ناقلات أمريكا الشمالية تباطؤاً في نموها في شهر نوفمبر (9.5%) منخفضة عما حققته في شهر أكتوبر (12.4%). وسجلت القدرة الاستيعابية لشركات النقل في هذه المنطقة معدل 9.5% مما أدى إلى تحقيق عامل حمولة بمعدل 78.1٪، وهي الأعلى نسبة بين جميع المناطق. وتساوت مستويات حركة المسافرين لشركات الطيران في هذه المنطقة مع مستوياتها ما قبل الركود في أوائل عام 2008.
- شهدت ناقلات منطقة آسيا والمحيط الهادئ تباطؤاً في نموها خلال الشهر من 7.3% في أكتوبر إلى 5.8% في نوفمبر. كما ارتفعت القدرة الاستيعابية في هذه المنطقة بنسبة 5.9٪ مسجلة عامل حمولة بمعدل 75.6%. وعلى الرغم من النمو الاقتصادي والأداء المالي القوي الذي شهدته المنطقة، كانت مستويات حركة النقل الجوي لا تزال منخفضة عن مستوياتها في فترة ما قبل الركود الاقتصادي بنسبة 2%.
- سجلت شركات الطيران في منطقة أمريكا اللاتينية أكثر معدلات الانخفاض لشهر نوفمبر، حيث انخفض هذا المعدل من 4.9% في شهر أكتوبر إلى 0% في شهر نوفمبر، حيث لم يحقق أي نمو في حركة النقل الجوي في تلك الفترة. وإن إفلاس الخطوط الجوية المكسيكية كان العامل الأكثر تأثيراً في هذا الانخفاض. وعند إجراء تعديل في تقييم نتائج المنطقة بعد إزالة الخطوط الجوية المكسيكية من التقييم، فإن المنطقة ستشهد نمواً بطيئاً. وسجل عامل الحمولة لشركات المنطقة في تلك المنطقة معدل 77.5%.
- شهدت شركات الطيران في الشرق الأوسط تراجعاً في معدل النمو من 17.8% في أكتوبر إلى 16.7% في نوفمبر. وارتفعت حركة النقل الجوي في تلك المنطقة بنسبة 16% في نوفمبر عما كانت عليه في فترة ما قبل الركود في أوائل عام 2008، مما يظهر بأنها اكتسبت حصة كبيرة في السوق على مدى فترة الركود والانتعاش. وسجلت المنطقة عامل حمولة بنسبة 74.3٪، أي أقل من المعدل العالمي البالغ 75.6%.
- أما شركات الطيران في منطقة أفريقيا، فكان الوحيدة التي سجلت ارتفاعاً في معدلات النمو عن شهر أكتوبر (12.6%) محققة 16.4% في شهر نوفمبر. وتمكنت شركات هذه المنطقة من قفل عدداً أكبر من المسافرين عما نقلته في فترة ما قبل الركود بنسبة 11%.

الطلب على الشحن الجوي

• بلغ انتعاش حركة الشحن الجوي ذروته في مايو 2010. وعند المقارنة مع تلك الفترة فقد تراجعت حركة النقل الشحن الجوي بنسبة 7%. ووصل حجم حركة الشحن الجوي في نوفمبر إلى مستويات مساوية لفترة ما قبل الركود في أوائل عام 2008.

• إن ارتفاع معدلات النمو السنوية (5.4%) التي شهدتها الطلب على حركة الشحن الجوي يعد تحولاً كبيراً عند المقارنة مع معدلاته في شهر أكتوبر (14.5%). وكانت هذه النسبة مبالغاً فيها نسبة للآداء القوي الذي شهدته حركة الشحن الجوي بصورة استثنائية في نوفمبر 2009. وكان هناك انخفاض في حركة الشحن الجوي في الفترة بين أكتوبر – نوفمبر بنسبة 1.1%. وشهدت جميع المناطق باستثناء منطقة أفريقيا، انخفاضاً كبيراً في معدلات النمو العام على أساس سنوي في الفترة من أكتوبر حتى نوفمبر.

• وشهدت حركة الشحن الجوي على متن ناقلات منطقة آسيا والمحيط الهادئ ارتفاعاً على أساس سنوي بنسبة 4.1%. حيث نقل شركات النقل في هذا المنطقة الكمية ذاتها من البضائع التي نقلتها في فترة ما قبل الركود.

• وشهدت ناقلات منطقة الشرق الأوسط ارتفاعاً في معدلات الشحن الجوي بنسبة 12.4% على أساس سنوي في شهر نوفمبر. وكانت كمية البضائع التي نقلتها هذه المنطقة في شهر نوفمبر أكثر بنسبة 14% مما نقلته في فترة ما قبل الركود.

• سجلت شركات النقل في منطقة أمريكا الشمالية 1.5% نمواً على أساس سنوي في نوفمبر، ولكن لا تزال أحجام البضائع التي نقلتها أقل عن مستوياتها في فترة ما قبل الركود بنسبة 7%. وكان لشركات النقل في منطقة أوروبا نمطاً مماثلاً حيث شهدت نمواً في معدلات الشحن الجوي بنسبة 6.6% على أساس سنوي في نوفمبر، ولكن كانت كمية البضائع التي نقلتها هذا الشركات أقل مما كانت عليه في فترة ما قبل الركود بنسبة 12%.

وقال بيزنياني: "كان موسم عطلات نهاية السنة صعباً بالنسبة لكلا من المسافرين وشركات الطيران. وأدت الظروف الجوية السيئة إلى حصول حالة من الفوضى في السفر بصورة استثنائية في أوروبا والولايات المتحدة، مما كان له تأثيراً كبيراً على المسافرين، كما شهدت شركات النقل الجوي خسائر كبيرة في الإيرادات بالإضافة إلى رفع تكاليف السفر. وفي الفترة التي تم فيها حل مشاكل أغلبية المسافرين، هناك نوعان من الفرص التي لا يجب أن تفويتها. الأولى فهو تعلم وتطبيق الدروس المستفادة من هذا الموسم الصعب بحيث يجب أن يتم الاستعداد لها من قبل جميع أصحاب المصلحة في المستقبل.

"أما الفرصة الثانية فهي البيئة التنظيمية لقطاع الطيران. ففي عام 2010 أدت ظروف البركان الأيسلندي والظروف الجوية السيئة إلى توضيح قيمة النقل الجوي بصورة جيدة. فإن الحياة العصرية التي نعيشها والاقتصاد العالمي يعتمد على الطيران. فسواء كان ذلك لرجل أعمال يعمل في السوق العالمية، أو للعائلات التي تحاول البقاء على اتصال عبر المسافات أو رؤساء الدول في مهمات دولية مهمة، يعد قطاع الطيران أمر بالغ الأهمية. وبينما لا تزال ذكريات فوضى السفر عبر الجو حديثة، فقد حان الوقت لتقييم قائمة طويلة من المعوقات الحكومية على الصناعة، بما في ذلك الإفراط في فرض الضرائب، والقيود المفروضة على الملكية، التشديد في التنظيم في الوقت الذي يمكن للسوق أن يقدم نتائج أفضل، قلة الاستثمار في البنية التحتية وبالتالي سوء التنظيم فيما يتعلق بالموردين المحتكرين. فيجب ألا ندع الحكومات تنسى كل هذا في حين تنتظر حصول تغيير في الفصول."

وأضاف بيسنياني: "ومن جانبنا، يعمل الاتحاد الدول للنقل الجوي على إطلاق رؤية 2050، التي تعد حوار حول مستقبل هذه الصناعة بين المفكرين الاستراتيجيين من الحكومة والصناعة والأوساط الأكاديمية. سنلتقي في سنغافورة في فبراير المقبل مع مهمة هامة لبناء رؤية لصناعة ناجحة ومستدامة في خلال العقود الأربعة القادمة. وسوف تستلهم المجموعة من الوزير السنغافوري لي كوان يو وخبرة البروفيسور مايكل بورتر من جامعة هارفارد

مايكل بورتر. ويكمن هدفنا المشترك في تحسين الأسس التي تقوم عليها الصناعة لدعم دورها المتنامي في دعم الحياة العصرية لعالمنا."

- أياتا -

للمزيد من المعلومات، يرجى الاتصال بـ

مصطفى الشبخلي

مدير علاقات عامة

mustafa.al-sheikhly@fourcommunications.com

ملاحظة للمحررين

● ملاحظة للمحررين:

- يمثل الاتحاد الدولي لنقل الجوي – اياتا 230 شركة طيران والتي تمثل حوالي 93% من النقل الجوي العالمي
- لقد أطلقنا حساب على تويتر [@iata2press](https://twitter.com/iata2press) خصيصاً للأعلام.
- يمكن متابعتنا على تويتر <http://twitter.com/iata2press> للتعرف على آخر أخبار الصناعة

● تفسير أدوات القياس

- RPK: أو "عائد كيلومترات الركاب"، مصطلح يستخدم لقياس الحركة الجوية الحقيقية للركاب.
 - ASK: أو "كيلومترات المقاعد المتوافرة"، يستخدم لقياس القدرة الاستيعابية الحالية للركاب.
 - PLF: أو "عامل حمولة الركاب" ويكون بالنسبة المئوية من كيلومترات المقاعد المتوافرة المستخدمة. وعند مقارنة العام 2009 مع العام 2008، فإن عامل حمولة الركاب يدلّ على نقطة التفاوت بين الفترات التي تمت مقارنتها.
 - FTK: "كيلومترات أطنان الشحن"، ويستخدم هذا المصطلح لقياس حركة الشحن الحقيقية.
 - AFTK: "كيلومترات الأطنان المتوافرة"، ويستخدم لقياس القدرة الاستيعابية الكلية المتوافرة (والجمع بين الركاب والشحن).
 - FLF: عام الشحن ويمثل % من كيلومترات الأطنان المتوافرة
- تغطي إحصاءات المنظمة العالمية للنقل الجوي "إياتا" الحركة الجوية العالمية المنتظمة، ولكنها لا تشمل على الحركة الجوية المحلية.
 - تكون جميع الأرقام مؤقتة أي أنها تمثل التقرير عن فترة زمنية معينة، إضافة إلى تقديرات البيانات غير الموجودة.
- إن أسهم حركة الركاب العالمية بالنسبة للمناطق وحسب RPK هي: أوروبا 37.6%، و آسيا و المحيط الهادي 28.8%، وأمريكا الشمالية 14.2%، والشرق الأوسط 11.5%، وأمريكا اللاتينية 4.1%، وأفريقيا 3.8%.

- إن أسهم حركة النقل الجوي بالنسبة للمناطق وحسب FTK هي: آسيا والمحيط الهادي 44.3%، أوروبا 25.2%، وأمريكا الشمالية 15.2%، والشرق الأوسط 10.8%، وأمريكا اللاتينية 3.1%، وأفريقيا 1.3%.