



أخبار
رقم 43

نمو بطيء في أغسطس

28 سبتمبر 2010 (مونتريال)، كشف الاتحاد الدولي للنقل الجوي - الإياتا عن نتائج حركة النقل الجوي لشهر أغسطس 2010، والتي أظهرت فيما نمواً سنوياً بمعدل 6.4% لنقل الركاب و19.6% للشحن الجوي.

وأظهرت البيانات انخفاض الطلب على النقل الجوي عن البيانات المسجلة في شهر يوليو (9.5% للركاب و23% للشحن الجوي). وتظهر نتائج أغسطس 2010 انخفاضاً حاداً في حال مقارنتها مع أغسطس 2009 وهو الوقت الذي شهدت فيه الأسواق انتعاش في مرحلة ما بعد الركود. وعند مقارنتها وفقاً للموسم، شهدت النتائج انخفاض بنسبة 1.0% في حركة الركاب و0.8% مقارنة بشهر يوليو.

وقال جيوفاني بيسينياني، المدير العام والرئيس التنفيذي للإياتا: "إن النمو والتحسينات السريعة في الطلب التي شهدناها في وقت سابق من هذا العام أصبحت وراءنا الآن. وإن التباطؤ الذي شهدناه خلال أغسطس يتناسب مع توقعاتنا بنهاية عام صعب للعام 2010 بصرف الأموال الحكومية من دون وجود تحسينات كبيرة في توليد فرص العمل. ونحن لا نؤمن بان أي تحسن الآن في ثقة المستهلكين القوية ستساعد على الحفاظ على التوسع مع الأنفاق."

كما أظهر التقرير وجود زيادة في القدرة الاستيعابية لأسواق نقل الركاب. فمنذ ديسمبر 2009 نما حجم النقل الجوي بنسبة 4.3% بينما ارتفعت القدرة الاستيعابية بنسبة 6%. وإن عوامل حمولة الركاب ما زالت مرتفعة بنسبة 81.6%، ولكن عند مقارنتها مع التقلبات الموسمية فإن هذه النسبة تنخفض بنسبة 1.5% بالمقارنة مع ذروة الحركة في فبراير 2010.

أما بالنسبة للشحن الجوي لشحن فإنها مطابقة مع اتجاهات الطلب التي تشهد استقرار. فمنذ ديسمبر 2009، اقترن التوسع في حجم الشحن بنسبة 9.2% في القدرة على التوسع. وبعد التحسن السريع في عام 2009، وارتفعت حمولة الشحن الجوية بنسبة 51.0%.

حركة الركاب

- كانت نسبة حركة نقل الركاب في أغسطس أكبر بنسبة 2% من فترات ما قبل الأزمة المالية في عام 2008.
- سجلت ناقلات منطقة آسيا والمحيط الهادي، ارتفاعاً في الحركة بنسبة 6.2%. وفي الوقت الذي لا يزال هذا الأداء قوياً نسبياً، قامت شركات الطيران في المنطقة بإجراء تعديلاً موسمياً في الحركة في أغسطس كما فعلوا في يناير مما يدل تحصيل مكاسب قوية خلال 2009.
- سجلت الناقلات الأوروبية نمواً بنسبة 5% في الطلب خلال أغسطس بالمقارنة مع العام السابق. ومعظم النمو الذي دعم نتائج أغسطس قد جاء من الحركة في عام 2010. وأن ارتفاع الطلب على النقل قدم دعمه انخفاض قيمة اليورو. كما انتعش السفر على متن درجات رجال الأعمال بسبب انتعاش الصادرات.

- سجلت ناقلات منطقة أمريكا الشمالية تحسناً بنسبة 5.3% مقارنة مع الفترة نفسها في العام الماضي. وقد شهد أوروبا نمطاً مماثلاً للناقلات في أوروبا، حيث شه أكبر معدل للطلب خلال عام 2010 وبالتزامن مع انخفاض في الدولار الأمريكي الذي دعم السياحة إلى ومن هذه المنطقة.
- أما شركات أمريكا الشمالية فقد شهدت أكبر انخفاض في الحركة من 15% في يوليو إلى 8.7% في أغسطس. حيث إن إفلاس شركة الخطوط الجوية المكسيكية قد أضرت بحوالي 1 مليون مسافر وأثرت على هذه النتائج. وان الطلب على نقل الركاب في تلك الفترة قد استر نسبياً بعد النمو الذي شهده في عام 2009.
- وسجلت منطقة الشرق الأوسط طلباً على النقل الجوي بنسبة 12.3% أعلى من السنة الماضية. ولكنها أقل من نسبتها في يوليو 16.5%. وكانت لفترة الانتقال من شهر رمضان إلى أغسطس الأثر الأكبر في هذا التباطؤ. حيث كانت المنطقة الوحيدة التي تجاوزت فيها نمو القدرة الاستيعابية بنسبة 13% على الطلب.
- أما بالنسبة، للناقلات في أفريقيا، فقد شهدت نمواً بمعدل 10.8% أعلى بنسبة قليلة من الزيادة في القدرة الاستيعابية التي سجلت 9%.
- وان الاقتصادات في هذه المنطقة لا تزال تشهد نمواً قوياً. وهذا يساعد على توليد مزيد من النمو في السفر على متن درجات رجال الأعمال في المنطقة، الأمر الذي يدعم نمو الأعمال ركاب الخطوط الجوية الأفريقية.

حركة الشحن الجوي

- سجلت حركة الشحن الجوي العالمية في أغسطس 3% فوق مستويات ما قبل الركود في أوائل عام 2008.
- خلال الربع الأول من العام نما الشحن الجوي بمعدل سنوي قدره 25%. وسجلت أول شهرين من الربع الثالث نمو سنوي قدره 12%. ومع مرحلة إعادة التخزين فان معدلات النمو أصبحت تتجه نحو النمو في التجارة العالمية بحوالي 6%. ولا تزال أسواق الشحن تشهد نمواً ولكن بوتيرة أبطأ بكثير.
- وان أنماط الانتعاش تتغير. وان كميات البضاعة التي شحنتها الناقلات الآسيوية وصلت إلى 3.8% منذ يناير، في حين شهدت الناقلات في أوروبا وأمريكا الشمالية توسعاً بنسبة 6-8% خلال الفترة نفسها. وهناك العديد من الأمور التي ساهمت في هذا التحول. ضعف العملات في الولايات المتحدة وأوروبا التي دعمت نمو الصادرات وتحسين القدرة التنافسية للشركات الأميركية والأوروبية، بالإضافة إلى تباطؤ نشاط الاستيراد في أوروبا والولايات المتحدة نسبة لارتفاع الطلب على السلع المصنعة في آسيا. وكانت الشركات الآسيوية أكبر مساهم في السوق العالمية للشحن الجوي بحصة سوقية قدرها 44%. وبالتالي تتأثر على نحو غير متناسب صعوداً أو هبوطاً وفقاً لتأثيرات السوق.

وأن التباطؤ في النمو ينسجم مع توقعات الاتحاد التي تم إصدارها مؤخراً. ومن المتوقع أن تحقق الصناعة أرباحاً قدرها 8.9 مليار دولار (بزيادة عن توقعات يونيو من 2.5 مليار دولار) على أساس تحقيق نمو استثنائي من النصف الأول من هذا العام الجاري. ومن المتوقع أن يستمر تباطؤ الذي شهدته الصناعة في النصف الثاني من العام في 2011. ولكن مع زيادة القدرة الاستيعابية أسرع من الطلب، ليس من المتوقع أن يكون هناك أي نمو في العوائد. وفي بيئة أصعب لجي الأرباح فتوجد توقعات بانخفاض الأرباح بنسبة كبيرة 5.3 مليار دولار في 2011.

قال جيوفاني: من مجموعة 560 مليار دولار من عائدات الصناعة، فان الهوامش الربحية تمثل 1.6% فقط. ان الحصول على أرقام جدية هو أمر جيد، ولكن يجب أن نكون واقعيين واقعية في فهم أن الربحية ما زالت هشة. والنتائج أغسطس هي تذكير لنا في عام 2011/ فنحن نتوقع بيئة أكثر تحدياً للإيرادات"

ويأتي تقرير الاياتا في لشهر أغسطس في الوقت الذي يجتمع فيه قادة الطيران يجتمعون في مونتريال لجمعية منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) التي تقام كل ثلاثة سنوات. وسيتصدر تغيير المناخ جدول أعمال المشاركين. وهو تتوحد فيه جميع أطراف صناعة الطيران في دعوة الحكومات للاتفاق على حل عالمي لإدارة انبعاث الكربون الناتج عن الصناعة تحت قيادة منظمة الطيران المدني الدولي وتمشيا مع الأهداف الطموحة لهذه الصناعة.

وقد اتفقت شركات الطيران والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمصنعين ومشغلي الطائرات على: أولاً: وهو تحسين كفاءة الوقود بنسبة 1.5 ٪ سنوياً حتى عام 2020، (2) تحويل الانبعاثات إلى انبعاثات طبيعية بحلول عام 2020 (3) وتخفيض الانبعاثات في العام 2050 إلى 50% عما كانت عليه في عام 2005.

وأضاف جيوفاني: "لقد اتحد القطاع بأكمله في الطلب من الحكومات بأن لا تفوت فرصة هذه الجمعية للاتفاق على حل عالمي لإدارة انبعاثات الكربون عن الطيران في الوقت المناسب للاجتماع جمعية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ التي ستجتمع في كانون في ديسمبر الجاري. فقد تمت إزالة بعض المعوقات السياسية الرئيسية ويوجد هناك عدد متزايد من البلدان التي تدعم أهداف الصناعة باعتباره الطريق إلى الأمام. وإن التوصل إلى توافق الآراء بين الدول المتعاقدة مع منظمة الطيران المدني الدولي البالغ عددها 190 هو عمل شاق. وإن الصناعة ستشاورك لدعم نجاح الجمعية وإيجاد حل مسؤول لهذه القضية الهامة "

– اياتا –

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 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 يدل 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 "اياتا" 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 41.4%، و آسيا والمحيط الهادي 25.2%، وأمريكا الشمالية 15.8%، والشرق الأوسط 10.4%، وأمريكا اللاتينية 3.8%، وأفريقيا 3.4%.
- إن أسهم حركة النقل الجوي بالنسبة للمناطق وحسب FTK هي: آسيا والمحيط الهادي: 44.4%، أوروبا 24.0%، وأمريكا الشمالية 16.8%، والشرق الأوسط 10.6%، وأمريكا اللاتينية 2.9%، وأفريقيا 1.3%.