



تراجع خسائر شركات الطيران خلال عام 2022 وتوقعات بتحقيق الأرباح في عام 2023

7 ديسمبر 2022 (جنيف) -- كشف الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) عن توقعاته بعودة شركات الطيران العالمية إلى تحقيق الأرباح خلال عام 2023 بعد التراجع المستمر في الخسائر التي تكبدتها جراء تداعيات جائحة كوفيد-19 خلال العام الجاري.

- توقعات بتحقيق شركات الطيران لأرباح صافية بسيطة خلال عام 2023 عند 4.7 مليار دولار أمريكي بهامش ربح صافي بواقع 0.6%، وهي أول الأرباح التي تسجلها الشركات منذ عام 2019، والتي بلغت فيه الأرباح الصافية للقطاع 26.4 مليار دولار أمريكي (بهامش ربح صافي عند 3.1%).
- من المتوقع أن يتراجع صافي خسائر شركات الطيران إلى 6.9 مليار دولار أمريكي في عام 2022 (ما يشكل تحسناً عن خسائر 9.7 مليار دولار أمريكي التي قدرتها توقعات إياتا لشهر يونيو 2022). وتراجعت الخسائر المسجلة خلال العام الجاري بشكل ملحوظ عن تلك التي تكبدها القطاع بقيمة 42.0 و 137.7 مليار دولار أمريكي خلال عامي 2021 و 2020، على الترتيب.

وتعليقاً على هذا الموضوع، قال ويلي والش، المدير العام للاتحاد الدولي للنقل الجوي: "كانت المرونة السمة الأبرز لشركات الطيران بالمجمل خلال جائحة كوفيد-19. وبينما نتطلع لبدء العام المقبل، نتوقع أن يعود القطاع للتعافي من خلال تسجيل أول أرباحه على الإطلاق منذ عام 2019. ونرى في هذه الخطوة إنجازاً كبيراً، لا سيما بالنظر إلى جسامه الضرر المالي والاقتصادي الذي تسببت به القيود المفروضة جراء الجائحة الصحية. ومع ذلك، فإن تسجيل أرباح بقيمة 4.7 مليار دولار أمريكي في قطاع تصل إيراداته إلى 779 مليار دولار يوضح مدى العمل الذي ينتظرنا لنستطيع استئناف أنشطة القطاع على أساس مالي متين. تحقق العديد من شركات الطيران ما يكفي من الأرباح لاستقطاب رأس المال الضروري للمضي بالقطاع قدماً بينما يسعى للحد من بصمته الكربونية. بينما تعاني الكثير من الشركات الأخرى جراء العديد من الأسباب المختلفة، والتي تشمل اللوائح التنظيمية المتشددة والتكاليف المرتفعة والسياسات الحكومية غير المتسقة والبنى التحتية غير الكافية وسلسلة القيمة التي لا تتيح فرص التوزيع العادل لمزايا خدمات الترابط العالمي".

2022

تحسنت الآفاق الخاصة بعام 2022 بشكل رئيسي جراء ارتفاع الإيرادات وكفاءة ضبط التكاليف في مواجهة ارتفاع أسعار الوقود. كما تشير التوقعات إلى نمو إيرادات المسافرين بنسبة 8.4% (بزيادة عن الـ 5.6% المتوقعة في شهر يونيو). ويتوقع أن ترتفع إيرادات المسافرين إلى 438 مليار أمريكي مدفوعة بهذه القوة (بزيادة عن الـ 239 مليار دولار أمريكي المسجلة في عام 2021).

ومن جانبها، لعبت إيرادات الشحن الجوي دوراً رئيسياً في تخفيف الخسائر مع توقعات بوصولها إلى 201.4 مليار دولار أمريكي، وهذا ما يعتبر تحسناً ملحوظاً بالمقارنة مع توقعات شهر يونيو، والتي بقيت دون أي تغيير عن عام 2021 إلى حد كبير، بينما كانت ضعف ما جرى تحقيقه في عام 2019 عند 100.8 مليار دولار أمريكي.

ويتوقع أن تنمو الإيرادات الإجمالية بنسبة 43.6% مقارنةً بعام 2021، لتصل إلى 727 مليار دولار أمريكي. ومن جانب آخر، تطورت غالبية العوامل الأخرى على نحو سلبي، لا سيما في أعقاب خفض توقعات نمو الناتج المحلي الإجمالي (من 3.4% في يونيو إلى 2.9%)، وتأخر رفع القيود المفروضة بسبب جائحة كوفيد-19 في العديد من الأسواق، وخصوصاً الصين. وأشارت توقعات إياتا لشهر يونيو بأن حركة المسافرين خلال عام 2022 قد تصل إلى

82.4% من مستوياتها المسجلة قبل الجائحة الصحية، إلا أن المؤشرات الحالية تفيد بأن معدلات تعافي الطلب في القطاع ستقف عند 70.6% من المستويات المسجلة قبل كوفيد-19. ومن الناحية الثانية، أشارت التوقعات سابقاً إلى أنّ قطاع الشحن سيتجاوز المستويات المسجلة في عام 2019 بواقع 11.7%، مع ترجيحات بتعديل هذه النسبة الآن إلى 98.4% من مستويات عام 2019 فحسب.

ومن جانب التكاليف، يتوقع أن تستقر أسعار كيروسين الطائرات عند 138.8 دولار أمريكي للبرميل خلال العام الجاري، في زيادة ملحوظة عن 125.5 دولار أمريكي للبرميل المتوقعة خلال شهر يونيو. يعكس هذا ارتفاع أسعار النفط التي تضخمت جراء الهوامش القياسية لتكرير وقود الطائرات، والتي تجاوزت المستويات التاريخية بفارق كبير. وأسهم هذا في زيادة تكاليف الوقود التي يتكبدها القطاع إلى 222 مليار دولار أمريكي (في زيادة كبيرة عن الـ 192 مليار دولار أمريكي المتوقعة في يونيو)، برغم تراجع استهلاك الوقود جراء انخفاض مستويات الطلب.

وأوضح والش: "يعد نجاح شركات الطيران في الحد من خسائرها في عام 2022، برغم ما تواجهه من ارتفاع في التكاليف ونقص في العمالة وحالات الإضراب والاضطرابات التشغيلية في العديد من المراكز الحيوية وغيرها من حالات الغموض الاقتصادي المتنامية، خير دليل على رغبة الناس بالسفر ومدى ضرورة الترابط العالمي. وتجدر الإشارة إلى أنّ أعداد المسافرين كانت أقل من التوقعات مدفوعةً باتجاه بعض الأسواق، مثل الصين، في إطالة أمد القيود المفروضة أكثر مما كان متوقعاً لها. سننهي العام الجاري عند مستويات تقارب الـ 70% من أعداد المسافرين المسجلة في عام 2019. وسيؤدي تحسن الإيرادات في أنشطة الشحن ونقل المسافرين إلى دفع شركات الطيران نحو الاقتراب من تحقيق الأرباح من جديد".

2023

تشير التوقعات إلى أنّ قطاع الطيران سيعود إلى مسار تحقيق الأرباح في عام 2023. ويتوقع أن تسجل شركات الطيران أرباحاً صافية بقيمة 4.7 مليار دولار أمريكي على إيرادات تبلغ 779 مليار دولار أمريكي (بهامش ربح صافي عند 0.6%). ويأتي هذا التحسن المتوقع برغم تنامي حالات الغموض الاقتصادي وبالتزامن مع تباطؤ نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي إلى 1.3% (من 2.9% في عام 2022).

وأضاف والش: "هناك العديد من الأسباب التي تدفعنا للتفاؤل برغم حالات الغموض الاقتصادي التي تواجهها. تسهم عوامل، مثل تراجع التضخم في أسعار النفط واستمرار الطلب المكبوت، في ضمان التحكم في التكاليف بالتزامن مع استمرار الاتجاه القوي للنمو. وفي الوقت ذاته، وفي ضوء هذه الهوامش، فمن شأن أي تحول بسيط في أي من هذه المتغيرات أن يرفع الكفة نحو النطاقات السلبية. وبناءً عليه، لا بد من الحفاظ على اليقظة والمرونة بشكل أساسي".

المحركات الرئيسية

المسافرون: تشير التوقعات إلى أنّ أنشطة نقل المسافرين ستعود بإيرادات تصل إلى 522 مليار دولار أمريكي، بينما يتوقع أن يصل الطلب إلى 85.5% من مستويات عام 2019 على مدار عام 2023. تأخذ معظم التوقعات بالاعتبار حالات الغموض التي تشوب سياسات صفر كوفيد المعتمدة في الصين، والتي تقيد الأسواق المحلية والعالمية على حد سواء. ومع ذلك، من المتوقع أن تتجاوز أعداد المسافرين حاجز الأربعة مليارات مسافر للمرة الأولى منذ عام 2019، عند 4.2 مليار مسافر. غير أن إيرادات المسافرين ستراجع (-1.7%) بحسب التوقعات، خصوصاً مع التوجهات بتمرير الانخفاض في أسعار الطاقة إلى المستهلكين نوعاً ما، برغم النمو المتسارع في طلب المسافرين (+21.1%) متجاوزاً السعة (+18.0%).

الشحن: يتوقع أن تتعرض أسواق الشحن للمزيد من الضغوط خلال عام 2023. وترجح التوقعات وصول الإيرادات إلى 149.4 مليار دولار أمريكي، أقل بواقع 52 مليار دولار أمريكي عن عام 2022، وأعلى بمقدار 48.6 مليار دولار أمريكي عن عام 2019. وفي ضوء الغموض الاقتصادي الذي يلف العالم، يتوقع أن تتراجع أحجام الشحن إلى 57.7 مليون طن من ذروتها عند 65.6 مليون طن في عام 2021. كما يتوقع أن تتباطأ الإيرادات بشكل كبير بينما

تنمو سعة حجرات الأمتعة في طائرات الركاب بالتوازي مع التعافي في أسواق المسافرين. وبالإضافة إلى ذلك، تتوقع إياتا تراجع إيرادات الشحن بواقع 22.6%، لا سيما خلال الجزء الأخير من العام، عندما تبدأ آثار التدابير المتخذة لكبح التضخم بالظهور. وبعبارة أخرى، ينعكس تراجع الإيرادات بشكل واضح من خلال أرقام النمو المسجلة بنسبة 52.5% في عام 2020، و24.2% في عام 2021، و7.2% فقط في عام 2022. وتبقى إيرادات الشحن المسجلة أعلى بنسبة كبيرة من المستويات المسجلة قبل جائحة كوفيد-19، حتى في ظل التراجع الكبير والمتوقع فيها.

التكاليف: من المتوقع أن ينمو إجمالي التكاليف بواقع 5.3% إلى 776 مليار دولار أمريكي. وتشير التوقعات إلى أن هذا النمو سيبقى أقل بنسبة 1.8 نقطة مئوية عن مستوى نمو الإيرادات، ما سيسهم في دعم مسار العودة إلى تحقيق الأرباح. ومع ذلك، لا تزال ضغوطات التكاليف مستمرة جراء شح اليد العاملة والمهارات والسعة. كما تشكل تكاليف البنية التحتية أحد مصادر القلق أيضاً.

ومع ذلك، يتوقع أن تتراجع التكاليف غير المتصلة بالوقود للوحدة إلى 39.8 سنت لكل طن كيلومتر متاح (بانخفاض عن 41.7 سنت لكل طن كيلومتر متاح في عام 2022 ومقاربة لـ 39.2 سنت لكل طن كيلومتر متاح المسجلة عام 2019). وبحسب التوقعات، ستدفع المكاسب المتعلقة بكفاءة شركات الطيران عوامل حمولة المسافرين إلى 81.0%، بفارق طفيف عن 82.6% المسجلة في عام 2019.

ومن ناحية أخرى، يتوقع أن تصل التكلفة الإجمالية للوقود المستهلك في عام 2023 إلى 229 مليار دولار أمريكي، بما يتوافق مع نسبة 30% من إجمالي النفقات. تستند توقعات إياتا على أسعار خام برنت عند 92.3 دولار أمريكي للبرميل (في انخفاض عن السعر الواسطي عند 103.2 دولار أمريكي للبرميل في عام 2022). كما يتوقع أن تصل القيمة الواسطية لكيروسين الطائرات إلى 111.9 دولار أمريكي للبرميل (في تراجع عن 138.8 دولار أمريكي للبرميل). ويعكس هذا التراجع الاستقرار النسبي في إمدادات الوقود بعد الاضطرابات الناجمة في بداية المطاف عن اندلاع الحرب في أوكرانيا. وبالإضافة إلى ذلك، تبقى هوامش تكرير وقود الطائرات على مقربة من أعلى المستويات على الإطلاق.

المخاطر: يفرض المناخ الاقتصادي والجيوسياسي العديد من المخاطر المحتملة على توقعات عام 2023.

- بينما يبقى خطر تدهور بعض الاقتصادات إلى مرحلة الركود قائماً، تدل بعض المؤشرات إلى إمكانية تخفيف تدابير رفع أسعار الفائدة الرامية لمكافحة التضخم اعتباراً من بداية عام 2023. يُمكن لهذا التباطؤ أن يؤثر على مستويات الطلب على خدمات المسافرين والشحن على حد سواء. ومع ذلك، يرجح أن يكون مصحوباً ببعض التحركات التي قد تحد من تداعياته على شكل تراجع في أسعار النفط.
- تشير التوقعات إلى إمكانية إعادة فتح المجال الجوي الصيني تدريجياً أمام حركة الطيران العالمية والتخفيف من قيود كوفيد-19 المحلية بصورة مطردة اعتباراً من النصف الثاني من عام 2023، علماً أن أي تمديد للعمل بسياسات صفر كوفيد في الصين قد ينعكس سلباً على هذه التوقعات.
- وستلقي المقترحات بفرض رسوم أو ضرائب إضافية على البنى التحتية لدعم جهود الاستدامة، في حال تبلورت على أرض الواقع، بظلالها السلبية على الربحية أيضاً في عام 2023.

وأردف والش: "تبقى مهمة إدارات شركات الطيران في غاية الصعوبة، لا سيما في ضوء ضرورة المراقبة الدقيقة لحالات الغموض الاقتصادي التي يعيشها العالم. ويبقى لدينا حيز من التفاؤل في ضوء اتجاه شركات الطيران لتكريس جانب المرونة في نماذج الأعمال لديها، بحيث تكون قادرة على التعامل مع أي حالات من التسارع والتباطؤ الاقتصادي المؤثرين على جانب الطلب. ما زالت ربحية شركات الطيران ضئيلة للغاية؛ فمن المتوقع أن يسهم كل مسافر يصعد على متن الطائرة بمعدل وسطي يبلغ 1.11 دولار أمريكي في صافي أرباح القطاع. ولا يغطي هذا المبلغ ثمن فنانج القهوة في غالبية أجزاء العالم. لا بد أن تحافظ شركات الطيران على يقظتها بشأن أي زيادات في الضرائب أو رسوم البنية التحتية. ويتعين علينا الحذر من تلك التدابير المتخذة باسم الاستدامة على وجه التحديد. نلتزم بتحقيق الحياد

المناخي بحلول عام 2050. وسنكون بحاجة لجميع الموارد التي يمكن حشدتها، بما فيها الحوافز الحكومية، من أجل تمويل هذا التحول الهائل في الطاقة. وأعتقد بأن زيادة الضرائب والرسوم ستأتي بنتائج عكسية".

المشهد الإقليمي

يستمر تحسن الأداء المالي في جميع المناطق منذ أسوأ الخسائر التي شهدناها جراء الجائحة الصحية في عام 2020. وبحسب تقديراتنا، ستكون أمريكا الشمالية الوحيدة التي ستعود لتحقيق الأرباح خلال عام 2022. بينما ستنتضم إليها منطقتان خلال عام 2023: وهي أوروبا والشرق الأوسط، بينما ستبقى أمريكا اللاتينية وأفريقيا ومنطقة آسيا والمحيط الهادئ في النطاقات السالبة.

يُتوقع أن تصل أرباح شركات الطيران في أمريكا الشمالية إلى 9.9 مليار دولار أمريكي في عام 2022 و11.4 مليار دولار أمريكي في عام 2023. وفي عام 2023، يُتوقع أن يتجاوز نمو طلب المسافرين البالغ 6.4% معدل نمو السعة عند 5.5%. وتشير التوقعات إلى أن المنطقة ستحقق خلال العام 97.2% من مستويات الطلب قبل جائحة كوفيد-19 مع 98.9% من معدلات السعة قبل الجائحة.

واستفادت شركات الطيران في المنطقة من محدودية القيود المفروضة وقصر أجلها قياساً بغيرها من الدول والمناطق حول العالم. وأسهم هذا في دعم السوق المحلية الضخمة في الولايات المتحدة، إلى جانب حركة السفر العالمية، لا سيما العابرة للمحيط الأطلسي.

يُتوقع أن تصل خسائر شركات الطيران الأوروبية إلى 3.1 مليار دولار أمريكي في عام 2022، مع تحقيق أرباح بقيمة 621 مليون دولار أمريكي في عام 2023. وفي عام 2023، يُتوقع أن يتجاوز نمو طلب المسافرين البالغ 8.9% معدل نمو السعة الذي يبلغ 6.1%. وتشير التوقعات إلى أن المنطقة ستصل على مدار العام إلى 88.7% من مستويات الطلب قبل جائحة كوفيد-19 مع 89.1% من معدلات السعة قبل الجائحة.

قلصت الحرب في أوكرانيا من أنشطة بعض شركات الطيران في المنطقة. وبرغم حل الإشكالات التشغيلية التي واجهتها مجموعة من أبرز مراكز السفر في القارة، لا تزال الإضرابات العمالية مستمرة في مواقع عدة.

يُتوقع أن تصل خسائر شركات الطيران في منطقة آسيا والمحيط الهادئ إلى 10.0 مليار دولار أمريكي في عام 2022، بينما تنخفض إلى 6.6 مليار دولار أمريكي في عام 2023. ويُتوقع أن يتجاوز نمو طلب المسافرين البالغ 59.8% معدل نمو السعة عند 47.8% في عام 2023. كما تشير التوقعات إلى أن المنطقة ستصل على مدار العام إلى 70.8% من مستويات الطلب قبل جائحة كوفيد-19 مع 75.5% من معدلات السعة قبل الجائحة.

ويتأثر أداء منطقة آسيا والمحيط الهادئ سلباً بتداعيات سياسات صفر كوفيد المطبقة على أنشطة السفر في الصين، علماً أن خسائر المنطقة تتأثر بشكل كبير بأداء الخطوط الجوية الصينية التي تتحمل كامل الأثر المترتبة على هذه السياسة في الأسواق المحلية والعالمية على حد سواء. وإذ ننظر ببعض من التحفظ إلى إمكانية التخفيف التدريجي للقيود في الصين خلال النصف الثاني من عام 2023، لا زلنا نتوقع أن يساهم الطلب المكبوت القوي في تسريع التعافي في أعقاب أي تحركات من هذا القبيل. ويحظى أداء المنطقة بدفعة قوية من أسواق الشحن الجوي المدرة للأرباح، والتي تعتبر أكبر الجهات الفاعلة فيها.

يُتوقع أن تصل خسائر شركات الطيران في الشرق الأوسط إلى 1.1 مليار دولار أمريكي في عام 2022، مع تحقيق أرباح بقيمة 268 مليون دولار أمريكي في عام 2023. وفي عام 2023، يُتوقع أن يتجاوز نمو طلب المسافرين البالغ 23.4% معدل نمو السعة عند 21.2%. وتشير التوقعات إلى أن المنطقة ستصل على مدار العام إلى 97.8% من مستويات الطلب قبل جائحة كوفيد-19 مع 94.5% من معدلات السعة قبل الجائحة.

واستفادت المنطقة إلى حد ما من تعديل مسارات الطيران الناجم عن الحرب في أوكرانيا، وبشكل أكبر من الطلب المكبوت على السفر باستخدام الشبكات العالمية الواسعة للمنطقة بالتزامن مع استئناف نشاط أسواق السفر العالمية.

يُتوقع أن تصل خسائر شركات الطيران في أمريكا اللاتينية إلى 2.0 مليار دولار أمريكي في عام 2022، مع تراجع هذه الخسائر إلى 795 مليون دولار أمريكي في عام 2023. وفي عام 2023، يُتوقع أن يتجاوز نمو طلب المسافرين البالغ 9.3% معدل نمو السعة عند 6.3%. وتشير التوقعات إلى أن المنطقة ستصل على مدار العام إلى 95.6% من مستويات الطلب قبل جائحة كوفيد-19 مع 94.2% من معدلات السعة قبل الجائحة.

يعزى التعافي المسجل في أمريكا اللاتينية على مدار العام بشكل كبير إلى لجوء العديد من الدول إلى إزالة القيود المفروضة على السفر منذ منتصف العام.

يُتوقع أن تصل خسائر شركات الطيران الأفريقية إلى 638 مليون دولار أمريكي في عام 2022، مع تراجع هذه الخسائر إلى 213 مليون دولار أمريكي في عام 2023. ويتوقع أن يتجاوز نمو طلب المسافرين البالغ 27.4% معدل نمو السعة عند 21.9%. وتشير التوقعات إلى أن المنطقة ستصل على مدار العام إلى 86.3% من مستويات الطلب قبل جائحة كوفيد-19 مع 83.9% من معدلات السعة قبل الجائحة.

تعاني أفريقيا على وجه الخصوص من صعوبات الاقتصاد الكلي التي زادت العديد من الاقتصادات ضعفاً وصعبت من مهمة تحقيق الترابط.

الأرباح

اختتم والش: "تبقى الأرباح المتوقعة لعام 2023 ضئيلة للغاية. ومع ذلك، استطعنا تحقيق إنجاز هام في البدء بتحقيق الأرباح من جديد. وبرغم تعقيد التحديات التي ستواجهها شركات الطيران خلال عام 2023، يتمتع القطاع بالخبرات الجائحة للتعامل معها. لقد طور القطاع إمكانات هائلة للتكيف مع التقلبات في الاقتصاد وتكاليف المواد الأساسية، مثل أسعار الوقود، وتفضيلات الركاب. ونلمس هذا بشكل واضح في الأعوام العشرة من الربحية المتنامية التي أعقبت الجائحة المالية العالمية لعام 2008، والتي انتهت ببدء الجائحة الصحية العالمية. وما يدعو للتفاؤل هو توفر العدد الكبير من الوظائف المتوفرة والرغبة الكبيرة لدى الناس بالسفر برغم الآفاق الاقتصادية الغامضة".

يستفيد الركاب من إجراءات تخفيف القيود على الحركة من أجل السفر. وقد كشفت استبيان أجرته إياتا مؤخراً في 11 سوقاً عالمية بأن حوالي 70% يسافرون بذات المعدلات التي اعتادوا عليها قبل الجائحة الصحية أو أكثر منها. وفي حين أعرب 85% من المسافرين عن مخاوفهم بشأن الحالة الاقتصادية، أكد 57% من المشاركين في الاستبيان عدم وجود أي نية لديهم للحد من عادات السفر لديهم.

وسلطت الدراسة ذاتها الضوء على الدور المحوري الذي يلعبه قطاع الطيران من وجهة نظر المسافرين:

- يرى 91% من المشاركين بأن الترابط الجوي عامل جوهري لدعم الاقتصاد
- يرى 90% من المشاركين في السفر جواً ضرورة أساسية للحياة العصرية
- يرى 87% من المشاركين بأن السفر جواً يترك أثراً إيجابياً على المجتمعات،
- في حين كشف 57% من المشاركين عن معرفتهم بأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، 91% منهم يدركون الدور المحوري الذي يلعبه النقل الجوي لتحقيقها.

[تقرير الآفاق العالمية لقطاع النقل الجوي \(بصيغة pdf\)](#)

[جداول بيانات إحصاءات القطاع \(بصيغة pdf\)](#)

[العرض التقديمي للخبير الاقتصادي \(بصيغة pdf\)](#)



لمزيد من المعلومات، يُرجى التواصل مع:
قسم العلاقات الخارجية
هاتف: +41227702967
بريد إلكتروني: corpcomms@iata.org