



أخبار

رقم: 10

ارتفاع أسعار النفط وانخفاض في الربحية

جنيف 20 مارس 2012: أعلن الاتحاد الدولي للنقل الجوي إياتا اليوم عن انخفاض توقعاته لحركة النقل الجوي للعام 2012 نتيجة لارتفاع الحاد في أسعار النفط بصورة أساسية. وتوقع الإياتا أن تحقق شركات الطيران العالمية أرباح تصل إلى 3.0 مليار دولار في عام 2012 مع هامش 0.5٪، والسبب الأساسي وراء هذا الانخفاض بقيمة 500 مليون دولار عن توقعات ديسمبر الماضي يعود لارتفاع متوسط سعر النفط إلى 115 دولار أمريكي للبرميل الواحد مقارنة مع 99 دولار أمريكي في التوقعات السابقة. ولكن كانت هناك عوامل أخرى ساعدت على منع تجنب حدوث المزيد من الانخفاض وهي (1) تدهور ملموس للأزمة في منطقة اليورو (2) تحسن في اقتصاد الولايات المتحدة و(3) استقرار سوق شحن البضائع و(4) نمواً أبطأ من المتوقع في زيادة الطاقة الإنتاجية.

وفي هذا السياق، قال توني تايلر، المدير العام والرئيس التنفيذي للإياتا: "لا يزال العام 2012 مليئاً بالتحديات بالنسبة لشركات الطيران دولياً. فقد غطى ارتفاع أسعار النفط على التدهور الملموس للأزمة في منطقة اليورو. وبالفعل بدأت الصناعة بالتماس الضرر مع حدوث انخفاض في الأرباح إلى 3.0 مليار دولار.

ويرتبط أداء شركات الطيران بشكل وثيق مع نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي. وشهدنا تاريخياً، عند انخفاض معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي إلى أقل من 2.0٪، فإن صناعة الطيران العالمية تسجل خسارة بصورة طبيعية، ومع توقعات نمو الناتج المحلي الإجمالي الآن إلى 2.0٪ وهامش بنسبة 0.5٪، فلن تكون صدمة لنا في حال وقعت الصناعة في المنطقة الحمراء خلال عام 2012.

وفي العام 2011 رفعت الإياتا توقعاتها للصناعة إلى 7.9 مليار دولار مقارنة مع توقعات العام 2010 (6.9 مليار دولار). وكان هذا يرجع في المقام الأول إلى تحقيق شركات الطيران الصينية نتائج أفضل بكثير عما كان متوقعاً.

العوامل الأساسية لتوقعات

أسعار النفط: كان العامل الرئيسي لانخفاض الربحية هو الارتفاع الحاد الحاصل في أسعار النفط. ففي ديسمبر 2011، بلغ متوسط التوقعات لعام 2012 حوالي 99 دولار لبرميل النفط من خام برنت. وقد اقترب متوسط السعر السنوي للبرميل من حوالي 120 دولار، وعلى هذا الأساس تم تعديل توقعات سعر البرميل في 2012 بسعر 115 دولار مقارنة مع 99 في التوقعات الماضية. وهذا سيعمل على رفع فاتورة الوقود لتمثل 34٪ من متوسط تكاليف التشغيل لتبلغ 213 مليار دولار أمريكي. وإن التوترات السياسية في منطقة الخليج ستزيد من خطورة ارتفاع أسعار النفط بشكل كبير، الأمر الذي من الممكن أن يؤدي إلى تحقيق الصناعة خسائر كبيرة.

استغلال الأصول: من المتوقع أن تنمو القدرة الاستيعابية لشركات الطيران بنسبة 3.2٪ في العام 2012 (وفقاً للجدول الزمنية المعلن عنها) والتي تقف وراء الارتفاع المتوقع في الطلب بنسبة 3.6٪. ويعد هذا تعديل للتوقعات الماضية في ديسمبر الماضي والتي بلغت (3.1٪) مقارنة مع نسبة نمو الطلب والتي بلغت (2.9٪). وقد عادت توقعات حمولة الركاب واستخدام الأصول إلى أو زادت عن مستويات ما قبل الركود. ووصل عامل حمولة الركاب في يناير 76.6٪، أي بنقطتين



مئويتين أعلى من مستويات ما قبل الركود. كما بلغت مستويات عامل إشغال رحلات الركاب إلى مستويات ما قبل الركود كذلك. أما بالنسبة للشحن الجوي فمن الصعب تحديدها حيث حوالي 40% من نسبة الشحن الجوي تقع ضمن رحلات الركاب. وكانت معدلات حمولة الشحن الجوي في يناير حوالي 6% أي أقل من الذروة التي بلغت في العام 2010، كما انخفض متوسط ساعات تحليق طائرات الشحن إلى نحو 11٪.

أسواق الشحن الجوي : استقرت أسواق الشحن عند مستويات منخفضة في الربع الرابع من عام 2011. ويرتبط هذا بالشحن البحري والمستويات المنخفض من الشحن الجوي بصورة أساسية في الاقتصادات الآسيوية، في حين كانت ثقة المستهلكين ضعيفة في أسواق الغربية. ومن المتوقع أن يعمل انخفاض التشاؤم بين خبراء المشتريات على دعم انتعاش الشحن الجوي خلال النصف الثاني من العام.

الربحية: تم التوقع في ديسمبر الماضي بأن تكون الربحية منخفضة نسبياً في العام 2012 لكلا من رحلات الركاب والشحن الجوي. ومن المتوقع أن يعمل ارتفاع تكاليف الوقود وتشديد إدارة القدرات الاستيعابية لرحلات نقل الركاب وتحقيق الاستقرار في أسواق الشحن على تحقيق عائدات بنسبة 2.0٪ في العام 2012 لنقل الركاب والبضائع على حد سواء.

الأداء وفقاً للأقاليم

سوف تشهد جميع المناطق انخفاض في الربحية خلال عام 2012 مقارنة مع عام 2011، وستشهد مناطق أوروبا وأفريقيا خسائر.

- شركات الطيران الأوروبية: ستواجه شركات الطيران في أوروبا وضع أكثر صعوبة عن غيرها من المناطق. ولم تتغير التوقعات عما كانت عليه في ديسمبر الماضي مع توقعات تحقيق خسارة بنحو 600 مليون دولار أمريكي وهامش بنسبة 0.3 من الإيرادات.
- شركات الطيران في شمال أمريكا: من المتوقع أن تحقق شركات الطيران في شمال أمريكا أرباحاً تصل إلى 900 مليون دولار أقل من التوقعات السابقة (1.7 مليار دولار أمريكي).
- شركات الطيران في منطقة آسيا والمحيط الهادئ: من المتوقع أن تسجل شركات الطيران في منطقة آسيا والمحيط الهادئ أداءً أفضل عن العام 2012 لا سيما من قبل شركات الطيران الصينية، حيث تتوقع ان تسجل 4.8 مليار دولار أكثر من التوقعات السابقة (3.3 مليار دولار). ومن المتوقع أن تحقق عائدات بنسبة 2.3 مليار دولار أمريكي في العام 2012.
- شركات الطيران في الشرق الأوسط: من المتوقع أن تحقق شركات الطيران في منطقة الشرق الأوسط أرباح تصل إلى 500 مليون دولار أمريكي أعلى من النسبة المتوقعة السابقة (300 مليون دولار). وقد شهد الأداء المالي للشركات في هذه المنطقة تحسناً بالفعل أكثر مما توقع له في العام 2011، من 0.4 مليار إلى 1 مليار. وتحسنت عوامل حمولة نقل الركاب من خلال التباطؤ في زيادة القدرات الاستيعابية وفضلاً عن قوة رحلات المدى الطويل لهذه الشركات.
- أمريكا اللاتينية: لم تتغير التوقعات حول شركات الطيران في أمريكا اللاتينية عن التوقعات السابقة فمن المتوقع أن تسجل أرباحاً تصل إلى حوالي 100 مليون دولار.
- أفريقيا: من المتوقع أن تسجل الناقلات في منطقة أفريقيا خسائر تصل إلى 100 مليون دولار أمريكي.

الارتفاع في أسعار الوقود



أشار عدد من الخبراء والمعلقين إلى إمكانية إغلاق مضيق هرمز وقطع طرق الإمداد الحيوية للنفط نتيجة لتصاعد الأزمة مع إيران. ونتيجة لذلك من الممكن ترتفع أسعار النفط إلى حوالي 150 دولار للبرميل من خام برنت خلال منتصف العام، وأن يصل متوسع سعر البرميل في العام 2012 إلى 135 دولاراً. ونتيجة لذلك سينخفض الناتج المحلي العالي بنسبة 1.7% والتي من الممكن أن تغرق الصناعة برمتها في خسائر بما يزيد عن 5 مليارات دولار.

وقال تايلر: "على الرغم من أننا شهدنا بعض التحسن في التوقعات الاقتصادية فإن المزيد من الارتفاع أسعار الوقود من مؤكد أن يعمل على تحويل الأرباح الضعيفة إلى خسارة."

كما دعا الاتحاد الحكومات إلى اتخاذ نهج أكثر إستراتيجية لصناعة الطيران.

وقال تايلر: "تواجه شركات الطيران الكثير من القوى الخارجة عن إرادته. وإن توقعات اليوم هو خير دليل على مدى السرعة التي يمكن أن تتغير فيها بيئة التشغيل. قبل أربعة أشهر كان مصدر القلق الأكبر هو الكارثة المالية الأوروبية، واليوم أصبح ارتفاع أسعار النفط. لذا فإن كفاءة التشغيل ضرورية للحفاظ على القدرة التنافسية وتجاوز الظروف المحيطة الراهنة."

ولتجاوز هذه الأزمة عملت شركات الطيران على زيادة وتعزيز إنتاجية العمل بنسبة 67%، وكفاءة الوقود بنسبة 23% وخفض تكاليف المبيعات والتسويق بنسبة 21% (على مدى العقد حتى عام 2010). على الرغم من هذا، كان أفضل هامش في العقد الأخير هو 2.9% (في السنوات 2007 و 2010)، والتي بذاتها لا تغطي تكلفة رأس المال.

وأضاف تايلر: "من الممكن لصناعة طيران مستدامة أن تقدم الكثير للاقتصاد العالمي. ولكن ساهمت العواقب الكثيرة غير المقصودة للسياسات الحكومية من وضع هذه الصناعة على حد السكين بين الربح والخسارة. وإن تحصيل الضرائب المفرطة في العديد من الأسواق يضعف من قدرة قطاع الطيران على توفير الروابط التي تعمل على دعم التجارة العالمية. وإن الأنظمة التي يتم تنفيذها بدون أي دراسات مسبقة للتكاليف والفوائد الواضحة قد تؤدي في الكثير من الأحيان إلى تحقيق العشرات من المكاسب السياسية على حساب كفاءة صناعة التي كان من المقصود إيجاد الحلول لها. وإن الفشل في تنفيذ مشاريع تحديث البنية التحتية مثل أنظمة الجيل القادم والسماء الأوروبية الموحدة، تحد من فاعلية مليارات الدولارات التي تستثمرها شركات الطيران في بناء طائرات أكثر كفاءة."

"وإن الأوضاع التي تمر بها الصناعة اليوم تعزز من حاجة للحكومات لاتخاذ نهج وسياسات أكثر إستراتيجية لقطاع الطيران لتعزيز قدرة هذا القطاع على المنافسة وتحقيق فوائد اقتصادية واسعة. وقد تم تحقيق ذلك من قبل العديد من الحكومات في آسيا والشرق الأوسط. لذا يجب على الحكومات في أوروبا والهند والولايات المتحدة أن تتبع النهج ذاته."

انتهى

للحصول على المزيد من المعلومات، يرجى الاتصال مع الجهة التالية:



مصطفى الشيخلي، مدير أول علاقات عامة

mustafa.al-sheikhly@fourcommunications.com

محمول: +971 55 985 3370

- يمثل الاتحاد الدولي للنقل الجوي ما يقرب من 240 شركة طيران من حركة الملاحة الجوية الدولية المنتظمة.
- يمكن إيجاد المزيد من المعلومات حول المؤتمر العالمي للشحن على الرابط التالي: www.iata.org/events/wcs
- يمكنك متابعتنا من خلال الربط الإلكتروني: <http://twitter.com/iata2press> للحصول على الأخبار التي سيتم إعدادها خصيصاً لوسائل الإعلام.